

## Rassegna del 27/01/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

26/01/2020	Espresso	46	Quei modelli virtuosi, da Bologna a Scampia	G.R.	1
<b>SCENARIO</b>					
25/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	L'ipotesi-choc: «Chiudere la laguna» - Il Mose non basterà l'ipotesi -choc tra cent'anni «Chiudere tutta la laguna»	Gargioni Camilla	2
25/01/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9	Voragini, Regione e Sis: «Non ci sono pericoli» Ma il sindaco: «Vigilerò»	Centin Benedetta	4
25/01/2020	Corriere delle Alpi	28	Sarà un anno di fuoco lungo l'Alemagna Serve un piano ad hoc	fdm	6
25/01/2020	Gazzettino Padova	5	Zaia e Giordani uniti: «Stringiamo i tempi della rigenerazione»	Fais Elisa	8
26/01/2020	Gazzettino Pordenone	19	Case, in calo compravendite e prezzi - Il mercato immobiliare In calo vendite e prezzi	Minca Emanuele	10
25/01/2020	Gazzettino Rovigo	15	Aree edificabili: si può "tornare indietro" senza spese	I.Bel.	12
25/01/2020	Gazzettino Venezia	11	Piscina olimpica, il Caal va all'attacco: «Si faccia, ma con uno scambio di aree»	Mayer Lorenzo	13
25/01/2020	Gazzettino Venezia	14	«La Giunta faccia dietrofront sul destino dell'ex Luzzatti»	Sperandio Alvisè	14
25/01/2020	Gazzettino Venezia	19	Edilizia, le nuove regole «arriveranno a marzo»	r.per.	16
25/01/2020	Gazzettino Venezia	18	Guerra sul nuovo market progettato sul lungomare - È già guerra sul nuovo market	Degan Diego	17
27/01/2020	Gazzettino Venezia	6	Musulino: il terminal a Isola Verde nel futuro del Porto - «C'è il VGate nel futuro del porto»	Trevisan Elisio	19
25/01/2020	Giornale di Vicenza	12	Il governo dice no sulla cedolare secca ai negozi	...	21
25/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Via alla rivoluzione dei Benetton Il futuro del gruppo si gioca in sei mesi - Inizia la rivoluzione nella galassia Benetton in sei mesi si gioca il futuro di tutto il gruppo	Possamai Paolo	22
26/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	Intervista a Stefano Fracasso - Fracasso: gli utili di Cav da usare per il metrò Sfmr - Il Pd: «Gli utili di Cav per il metrò Sfmr Bisogna salvare il Veneto dai veleni Pm10»	Salmaso Albino	25
26/01/2020	Piccolo Trieste	25	Tram, beffa-bis Il Comune ora vuole accelerare sul nuovo bando - Alt alla gara per il tram La giunta accelera e studia il nuovo bando	Pierini Andrea	27
27/01/2020	Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia	10	Il Sud senza cantieri - Ripartono i cantieri italiani ma il Sud rimane a guardare	Giannone Ivana	29
27/01/2020	Sole 24 Ore .casa	13	Il recupero preserva la storia dei Navigli	P.Pie.	35
26/01/2020	Stampa Tuttogreen	26	Il sindacato scommette sulle "Nuove Ri-Generazioni"	...	36
27/01/2020	Tribuna-Treviso	12	Terraglio Est da completare Zaia: «Bastano 20 milioni» - Zaia: Terraglio Est, basteranno 20 milioni	Marcon Matteo	37
25/01/2020	Voce di Rovigo	3	Stare in divano ci costa una follia	...	39
25/01/2020	Voce di Rovigo	3	“Che futuro dà l'assistenzialismo?”	...	42
25/01/2020	Voce di Rovigo	22	Edilizia privata, sofferenza finita	...	43
27/01/2020	Voce di Rovigo	8	Nuovo ponte sull'Adige, ci siamo	...	45

# QUEI MODELLI VIRTUOSI, DA BOLOGNA A SCAMPIA

**Lo spartiacque è Tangentopoli.** Da quella data in poi si è cercato di superare la discrezionalità delle scelte politiche, creando mostri di complessità. Per evitare corruzione e infiltrazione mafiosa, le gare degli appalti sono oggi scritte circoscrivendo alla perfezione le richieste, senza lasciare spazio all'interpretazione. L'unica variabile rimane il prezzo. Dopo Mani pulite, la paura del richiamo dalla Corte dei Conti e della Magistratura, fa sì che tecnici e amministratori pubblici, chiamati a controfirmare ogni documento, si sgravino da ogni responsabilità, muovendosi sul sentiero del massimo ribasso. E la qualità? Per il momento il codice degli appalti non ne tiene conto, nonostante il Forum Disuguaglianze e Diversità, che fa capo all'economista Fabrizio Barca, insieme al Comune di Bologna, da tempo abbiano avanzato la proposta di applicare il modello bolognese su scala nazionale. Forum e Comune hanno lanciato un nuovo modello che innanzitutto promuove le gare non commerciali, vale a dire l'invito ad aziende e cittadini a proporre soluzioni a fronte di problematiche da risolvere. «Se la società civile viene coinvolta sin dall'inizio nei cambiamenti che porta un'opera pubblica, si argina anche l'ostilità locale, la stessa che ha bloccato molte grandi opere in Italia», spiega Fabrizio Barca. Un altro modello è il bando partecipato, una call online lanciata prima della realizzazione del bando, per raccogliere criticità, perplessità e raccomandazioni di operatori e cittadini. La terza via è quella bolognese del protocollo appalti: «Nel 2015 eravamo in piena crisi occupazionale e c'era l'esigenza di tutelare i lavoratori più deboli, sfruttati dai subappalti», racconta Marco Lombardo, assessore al Lavoro del Comune di Bologna, che continua: «Abbiamo siglato il primo protocollo appalti tra sindacati e imprese, che impegnava tutti coloro che volessero partecipare alle gare a rispettare alcune regole, che garantissero migliori livelli occupazionali». Adesso che la crisi a Bologna non c'è più, qui il tasso di disoccupazione è sotto il cinque per cento, l'assessore ha promosso un secondo protocollo d'intesa fra

istituzioni, Comuni limitrofi, città metropolitana, sindacati, Ance, Confindustria, Cna e Alleanza delle Cooperative Italiane per puntare ancora di più sul lavoro legale, sicuro e di qualità, ma anche sulla sostenibilità ambientale: «L'offerta economicamente vantaggiosa prevale sul massimo ribasso perché riusciamo ad aggirare le resistenze dei funzionari pubblici, preoccupati per la discrezionalità delle scelte fatte ai fini della qualità, sfruttando la leva del protocollo d'intesa. Sono i firmatari ad assumersi la responsabilità di valorizzare - con un punteggio più alto - le aziende più rispettose rispetto al contratto collettivo di lavoro nazionale, alla sicurezza sui cantieri, alla qualità del servizio, alla tutela dell'ambiente». Risultato: gli 81 milioni banditi per la gestione delle mense scolastiche, non andranno alle aziende che offrono il risparmio maggiore, ma a quelle più attente alla sostenibilità ambientale. Infatti il protocollo considera i costi dell'intero ciclo di vita dei servizi, dallo smaltimento al danno ambientale, e favoriscono l'uso di materiali e soluzioni innovative. «Nelle mense scolastiche non accetteremo, ad esempio, contenitori di plastica, perché hanno un costo troppo alto sull'ambiente. E favoriremo le materie prime locali e i prodotti biologici», spiega Lombardo. Il protocollo prevede anche l'istituzione di un monitoraggio civico digitale, un database di tutte le gare indette e dell'intero iter di assegnazione, affinché i firmatari del protocollo e i cittadini possano verificarne la trasparenza. Le regole vengono applicate anche ad eventuali subappalti, a tutte le aziende partecipate del Comune (dall'Aeroporto di Bologna all'interporto) e alle grandi aziende del territorio, come Fico, il centro agroalimentare di Eataly. Il modello è stato replicato a Napoli, dove chi vince un appalto s'impegna a firmare la clausola sociale dei lavoratori, dichiarando di assumere personale del luogo. L'esperimento più interessante lo racconta Monica Buonanno, assessore alle politiche sociali del Comune: «Le imprese che hanno vinto la gara per l'abbattimento delle Vele si sono impegnate ad assumere persone di Scampia. Ciò ha un duplice significato, da un lato la tutela sociale del territorio, un'occasione di lavoro, dignità e riscatto, dall'altro la fierezza di lavorare per il cantiere che abbatte "il mostro", come gli abitanti chiamano le Vele».

G.R.



I lavori per l'abbattimento della Vela G di Scampia, a Napoli

# L'ipotesi-choc: «Chiudere la laguna»

Il Cnr: il Mose non basterà con l'innalzamento dei mari per salvare la città

**VENEZIA** Il Mose potrà difendere Venezia dall'acqua alta per alcuni decenni, ma se il livello del mare si alzerà davvero di 50 centimetri per il 2100 c'è solo un'ipotesi: chiudere tutta la laguna. Lo hanno spiegato ieri i ricercatori del Cnr Davide Tagliapietra e Georg Umgiesser al congresso Eurolag. Gli esperti hanno però aggiunto che non per questo l'ecosistema morirà, ma si trasformerà: vanno fatti degli studi su lagune ristrette o laghi costieri.

a pagina 9

## Il Mose non basterà l'ipotesi-choc tra cent'anni «Chiudere tutta la laguna»

Il Cnr: dighe e canale dei Petroli non aumentano l'acqua



**Umgiesser**  
Dobbiamo limitare gli errori sulle previsioni con modelli nuovi

**I comitati**  
Le navi danneggiano la laguna centrale e le vogliono più grandi

### Acqua alta

di **Camilla Gargioni**

**VENEZIA** Ipotizziamo che, entro quest'estate, il Mose funzioni. E che da allora Venezia sarà protetta dall'acqua alta. Ma, da qui al 2100, quando è previsto un innalzamento del livello del mare di 50 centimetri, le dighe mobili non saranno più sufficienti. E non potranno essere sollevate 300 volte l'anno. Ecco perché al nono congresso Eurolag, conclusosi ieri alla Scuola Grande di San Marco, Davide Tagliapietra e Georg Umgiesser del Cnr-Ismar hanno elaborato un'ipotesi-choc: chiudere la laguna. «Venezia è molto simile a una scogliera biogenica, cresciuta lungo i canali e le insenature della laguna, e per proteggerla sono state adottate soluzioni a breve e medio termine, come il Mose – spie-

gano i due ricercatori – Tuttavia, le previsioni sul livello del mare renderanno obsoleta la chiusura temporanea delle bocche prima della fine di questo secolo. Se vogliamo salvare la città, la chiusura permanente della laguna e la totale deviazione dei fiumi non possono essere evitate».

Chiuderla non significa farla morire, bensì darle un nuovo equilibrio ecologico, che non si costruisce da un giorno all'altro, ma per il quale si può intervenire con tre primi «step»: ridurre il più possibile l'inquinamento acquatico e aereo, dotare la città di una rete fognaria efficiente al 100 per cento e limitare la circolazione delle navi, avendo come obiettivo finale l'estromissione del porto sia industriale sia turistico. Sostanziale sarà il cambiamento della morfologia e dell'ecologia: una chiusura con dighe fisse, in un contesto di lagune ed estuari aperti, creerebbe un possibile aumento dell'eterogeneità de-

gli habitat. Tutti aspetti da studiare, guardando agli esempi di lagune ristrette o laghi costieri non solo in Europa Meridionale ma anche in Sud America e Australia.

«La legge del 1973 per la salvaguardia di Venezia e la sua laguna ci vincola – aggiunge Pierpaolo Campostrini, direttore del Corila – Questo è uno scenario, pensare non costa». Tornando al Mose, Umgiesser afferma che le chiusure parziali ipotizzate in passato non sarebbero di alcuna utilità e che i lavori per realizzarlo non hanno accentuato il fenomeno dell'acqua



alta. «La costruzione del Mose ha ristretto l'accesso dell'acqua – dichiara – Nemmeno il canale dei Petroli ha accentuato il fenomeno: se dovesse essere rinterrato la situazione cambierebbe di un paio di millimetri». Sul Canale però ieri sono tornati a protestare gli ambientalisti, dopo che il Porto si è lamentato per l'impossibilità di mantenerlo con gli scavi per riportarlo alla quota originaria. «Da anni testimoniamo i danni causati alla laguna centrale dalle onde delle navi di tutte le dimensioni in entrate e in uscita - dice Ambiente Venezia - E ne vogliono far passare di sempre più grandi».

Intanto, il Cnr sta organizzando un tavolo sui modelli di previsione. «Dobbiamo riuscire a limitare l'errore, i modelli attuali non tengono conto dei cambiamenti climatici – conclude Umgiesser – Servono nuove capacità osservative e misuratrici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La vicenda

● Ieri si è chiuso il congresso Eurolag e il Cnr-Ismar ha lanciato come unica ipotesi per salvare Venezia tra un secolo quella di chiudere la laguna

● Secondo le stime, infatti, il livello del mare si alzerà di 50 centimetri da qui al 2100 e il Mose verrebbe sollevato 300 volte all'anno



# Voragini, Regione e Sis: «Non ci sono pericoli» Ma il sindaco: «Vigilerò»

## Vertice sul cantiere della Pedemontana. «Stop agli allarmismi»

**CORNEDO** Una voragine profonda dodici metri, avvallamenti e cedimenti nel terreno di zona Poscole a Cornedo Vicentino, lì dove stanno avanzando gli scavi per la realizzazione della galleria della Superstrada Pedemontana: Regione e Sis in un incontro forniscono rassicurazioni al sindaco, che però attende anche di ottenerle per iscritto, e al contempo tranquillizza i cittadini. «Manterrò alta l'attenzione sulla vicenda, vigilando per la sicurezza delle persone residenti nella zona e la salvaguardia del territorio - sono le parole del primo cittadino Francesco Lanaro -. Ad oggi ho ampie garanzie che l'incolumità dei cittadini è preservata e mi arriveranno dichiarazioni in tal senso, per questo ritengo non siano da creare allarmismi. Non escludo che se ci fosse bisogno di un mio intervento giuridico con qualche ordinanza di blocco lo farò ma fintanto avrò questo tipo di asseverazioni e rassicurazioni da parte dei tecnici di Sis e Regione, che è committente dell'opera, non posso che prenderne atto».

L'incontro è avvenuto ieri in municipio. Attorno ad uno stesso tavolo Lanaro appunto, con il collega sindaco di Castelgomberto, Davide Dorantani, l'ingegnere Elisabetta Pellegrini della Regione Veneto, direttore della struttura di progetto della Spv, e i tecnici del Consorzio Sis, gli ingegneri Alessandro Baglioni, Pasquale Dolgetta, Giovanni Salvatore d'Agostino e il geometra Saverio Vita. «Ho chiesto al governatore Luca Zaia di avere chiarimenti in merito a quanto accaduto e rassicurazioni in ordine agli eventuali rischi per i residenti, inoltrando tutta la corrispondenza mandata al Comune - spiega il primo cittadino - e il governa-

tore ci ha risposto inviando l'ingegner Pellegrini accompagnata dai tecnici di Sis».

Si sono quindi analizzati i vari «fenomeni» registrati da qualche mese a questa parte nell'area del cantiere, compresa la voragine che si trova a meno di duecento metri dalla bifamiliare dei fratelli Zaupa, che hanno chiesto al giudice lo stop ai lavori, forti di una loro perizia che prospetta un rischio di crollo degli immobili con l'avanzare della galleria sotterranea, che dovrebbe passare sotto casa loro, a 17 metri di profondità. «Ci è stata spiegata la natura dell'evento e l'ingegnere ha escluso rischi per le persone residenti in prossimità del cantiere - continua il sindaco -. Ci ha anche informati che sono comunque in corso dei contatti tra il concessionario e le persone residenti in prossimità dell'area dei lavori, per trovare una soluzione che possa mettere tutti nelle migliori condizioni. Ci riteniamo soddisfatti di questo primo confronto».

Quanto proprio agli Zaupa, la richiesta di Sis di lasciare l'abitazione per sei mesi o un anno, vale a dire per il tempo necessario a effettuare i lavori, sarebbe stata dettata «solo a titolo precauzionale, così mi è stato spiegato», fa sapere Lanaro che ha chiesto a Pellegrini di trasmettere una nota scritta che riproponga i contenuti di quanto riferito nel corso dell'incontro di ieri. «Riteniamo opportuno operare confrontandoci in modo stretto e continuo con il committente dell'opera, la Regione Veneto, pur consapevoli che le competenze specifiche del Comune sono limitate» precisa il sindaco.

**Benedetta Centin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**A duecento metri dalle case** La voragine che si è aperta durante i lavori di scavo di una galleria

LONGARONE

# Sarà un anno di fuoco lungo l'Alemagna Serve un piano ad hoc

Entrano nel vivo i lavori dell'Anas in vista dei Mondiali  
la Prefettura sollecita una comunicazione tempestiva

**LONGARONE.** Anno di fuoco lungo l'Alemagna, con i cantieri-premondiali. Soprattutto durante l'estate e l'inverno. L'Anas lavorerà anche di notte, ma i disagi per i residenti e i turisti saranno decisamente pesanti. Ecco perché la Prefettura ha convocato tutti i soggetti interessati: per sollecitare una puntuale comunicazione informativa sui lavori, sulle chiusure, sui sensi unici di marcia, sulla presenza dei semafori o dei movieri. Giorno per giorno, ora per ora.

«Sarà una vera e propria emergenza, sperando che», anticipa il presidente della Provincia, Roberto Padrin, «non sia aggravata dal maltempo. Altrimenti si corre il rischio che alcuni lavori si protraggano oltre i Mondiali». Il collo di bottiglia sarà Longarone, specialmente il superamento di Castellavazzo. Sono previsti ben 6 lotti di lavori, fino all'imbocco della galleria di Termine, con allargamento della strada e la rettifica delle curve. Verranno realizzati tre nuovi viadotti tra l'alveo del Piave e la montagna, i ponti saranno allargati, sono stati programmati due passi pedonali, saranno rinforzati i costoni di montagna e verrà ricostruita la pista ciclabile. Il traffico per e dal Cadore non verrà mai interrotto ma sarà istradato su una corsia a senso unico alternato. Sono da mettere in conto, pertanto, code chilometriche.

Ecco perché a Cibiana di Cadore si teme l'assalto, per chi rientra da Cortina e persino da chi lascia il Cadore, alla strada che da Venas

sale al passo Cibiana e scende nello Zoldano, la quale, però, ha dei tratti molto stretti e con curve problematiche.

A Longarone, entro agosto, verranno conclusi i cantieri di Fortogna e di Faè, che praticamente iniziano in questi giorni. A Fortogna vedrà la luce una rotatoria, a Faè una nuova corsia di marcia in direzione Venezia con un nuovo marciapiede e un nuovo attraversamento pedonale. Sarà consolidato il versante di roccia a monte della strada; per consentire il transito di una nuova corsia, il costone verrà rinforzato con una serie di micropali e reti di contenimento. Sul finire dell'inverno, via libera pure al cantiere tra la Stazione di Longarone e Castellavazzo con l'adeguamento della sede stradale e la posa di barriere di sicurezza, nonché nuovi marciapiedi. Anche in questo caso il traffico sarà a senso unico alternato.

A parte questi lavori, la variante di Longarone – quella, per intenderci, dei 200 milioni – resta al momento sulla carta. Verrà realizzata – prevede l'on. Roger De Menech – con la legge olimpica, perché non sono previste, al momento, altre possibilità di finanziamento. La variante comprende anzitutto un prolungamento dell'A27 fino alla zona industriale di Longarone e da qui una bretella che arriverebbe alla galleria Termine. Usiamo il condizionale perché il progetto terrà conto, in ogni caso, dei lavori in corso. —

fdm





Roberto Padrin

# Zaia e Giordani uniti: «Stringiamo i tempi della rigenerazione»

► Il presidente: «Stiamo lavorando da anni non possiamo fermarci adesso. Il parco nascerà per questo accordo»

**IL SINDACO: «NON È POSSIBILE CHE LA CITTÀ NON ABBA UN OSPEDALE DI LIVELLO PER I BAMBINI»**

## LE ISTITUZIONI

**PADOVA** «Pediatria è il tassello di un mosaico». Si è espresso così il governatore del Veneto, Luca Zaia, sul destino del futuro ospedale dedicato ai piccoli pazienti, alle mamme e ai papà. Un sistema di cui fa parte la nuova pediatria da 155 posti e otto piani e poi la nuova ostetricia ginecologia con altri 150 posti e infine l'edificio per il day hospital e gli studi medici di cinque piani.

Zaia ne ha parlato a margine del convegno organizzato da PadovaLegge dal titolo "Macchina contro uomo? Responsabilità, libertà civili e democrazia nella società digitale", che si è svolto ieri al Museo Diocesano di Padova. «Pediatria si inserisce in un contesto di riordino di tutti gli edifici - ha spiegato il governatore - la riqualificazione del vecchio policlinico universitario con diversi abbattimenti, la pulizia e la creazione del Parco delle Mura e il tema di Padova est per il nuovo policlinico. Se ci fermiamo a guardare il cantiere di Pediatria non si vede tutto il resto. Voglio ricordare che l'at-

tuale Pediatria dev'essere edificata al posto di un fabbricato decadente che abbiamo abbattuto, quello di Pneumologia».

## UN PARCO IN DONO

«In questo contesto non vedo come mai si continui a guardare chirurgicamente quell'intervento e non si capisca che fa parte di un giro di ristrutturazioni e di pulizia delle mura. Fra l'altro i soldi li ho stanziati io ed è anni che son lì, e le mamme stanno giustamente protestando. Bisogna andare avanti». L'invito della Regione nei confronti delle associazioni che difendono il patrimonio storico e artistico della città, ovvero le mura, è di fare qualche passo indietro e cambiare visione. «Il Parco delle Mura nasce proprio in virtù di quest'accordo, se non si farebbe mai», fa sapere Zaia. Risale a fine luglio scorso la prima "picconata" per abbattere l'ormai vetusto edificio di Pneumologia all'interno di via Giustiniani. «Noi stiamo lavorando - ribadisce Zaia - abbiamo stanziato risorse in tempi non sospetti. Non è una questione di qualche giorno fa, ormai purtroppo stiamo parlando di anni. Abbiamo avviato la demolizione della Pneumologia e il tutto rientra in un contesto di attività che bisogna vedere nel complesso».

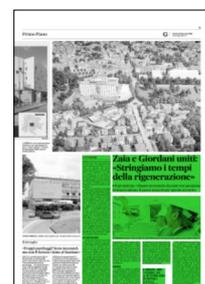
## GIORDANI

E' positivo anche il sindaco Sergio Giordani. «Tra la direzione dell'Azienda ospedaliera e il nuovo direttore della Soprintendenza c'è collaborazione al cento per cento - dichiara il primo cittadino - In maniera fattiva stanno cercando di trovare la soluzione finale. Poche ore fa

ho incontrato Luciano Flor, direttore generale dell'ospedale di Padova, mi ha informato che tutto sta procedendo al meglio. Sono soddisfatto». Il presidente Zaia e il sindaco Giordani sono uniti per un unico obiettivo: la costruzione della nuova Pediatria sulle ceneri dell'edificio di Pneumologia. Entrambi vogliono stringere sui tempi.

«Fin dall'inizio mi sono sempre schierato a favore delle mamme e dei bambini - aggiunge Giordani - Ho dei nipoti, spesso mi sono recato in visita a Pediatria. Ultimamente ho frequentato il reparto anche per andare a trovare figli di amici. Non è possibile che una città come Padova abbia una Pediatria di livello europeo per la parte scientifica e sanitaria, e non dico di che altro livello dal punto di vista edile. La nuova Pediatria deve essere realizzata per rispetto di tutti. Le cose però bisogna farle. Ho capito che l'edificio può rovinare lo skyline, ma c'è necessità di un nuovo ospedale per le mamme, papà e soprattutto per i bambini».

**Elisa Fais**





**LA STRATEGIA** Giordani e Zaia nel giorno dell'abbattimento di Pneumologia, prima pietra della Pediatria

## San Vito

### Case, in calo compravendite e prezzi

Per il mercato immobiliare di San Vito il 2019 si è chiuso con un segno meno. Scorrendo i dati statistici dell'Osservatorio nazionale del "mattoni" di Immobiliare.it (il portale nazionale delle compravendite e affitti, utilizzato da diversi operatori locali) l'andamento dei prezzi nelle compravendite nell'ultimo anno ha subito un calo del 4,79 per cento.

Minca a pagina XIX

# Il mercato immobiliare In calo vendite e prezzi

► Il 2019 si è chiuso con un segno negativo ► Medici: l'usato ai minimi storici, mentre In sofferenza anche le locazioni dei negozi i tassi dei mutui offrono buone opportunità

## BORSINO DELLA FIMAA

Fotografa la situazione in tutta la provincia, dove le costruzioni datate la fanno da padrone, ma costano poco

### SAN VITO

Per il mercato immobiliare di San Vito, così come è avvenuto in tutta la provincia di Pordenone, il 2019 si è chiuso con un segno meno. Scorrendo i dati statistici dell'Osservatorio nazionale del "mattoni" di Immobiliare.it (il portale nazionale delle compravendite e degli affitti, utilizzato anche da diversi operatori locali) l'andamento dei prezzi nelle compravendite nell'ultimo anno ha subito un calo del 4,79 per cento. A dicembre 2019 per gli immobili residenziali in vendita sono stati richiesti in media 1.130 euro al metro quadro, rispetto a dicembre 2018, quando erano 1.187. Negli ultimi anni, all'interno del comune di San Vito, il prezzo medio degli immobili ha raggiunto il suo

massimo nel mese di aprile del 2015, con un valore di 1.297 euro al metro quadro, mentre il mese in cui è stato richiesto il prezzo più basso è stato luglio 2019: 1.124 euro.

### LE LOCAZIONI

Altalenante anche il dato che fa riferimento ai canoni di locazione: si è passati da 7,38 euro al metro quadro di dicembre 2018 a cifre molto inferiori nel corso del 2019 per poi risalire a 7,02 euro/mq a dicembre. Stefano Medici, titolare a Pordenone di uno studio di consulenza e gestione dei patrimoni immobiliari, nonché uno dei vicepresidenti eletti nel consiglio nazionale Giovani imprenditori di Confcommercio imprese per l'Italia, delinea così la situazione del mercato immobiliare sanvitese:

«rispecchia per diversi aspetti la situazione che si registra a Pordenone. Nel settore degli acquisti il mercato offre poca offerta di qualità anche se la domanda è alta». L'usato abbonda, ha pezzi abordabili, ma richiede grandi spese di ristrutturazione. Chi cerca, invece, vorrebbe immobili nuovi, rispondenti ai più alti standard di efficienza energetica e con numerosi servizi. Ma sono pochi e costosi.

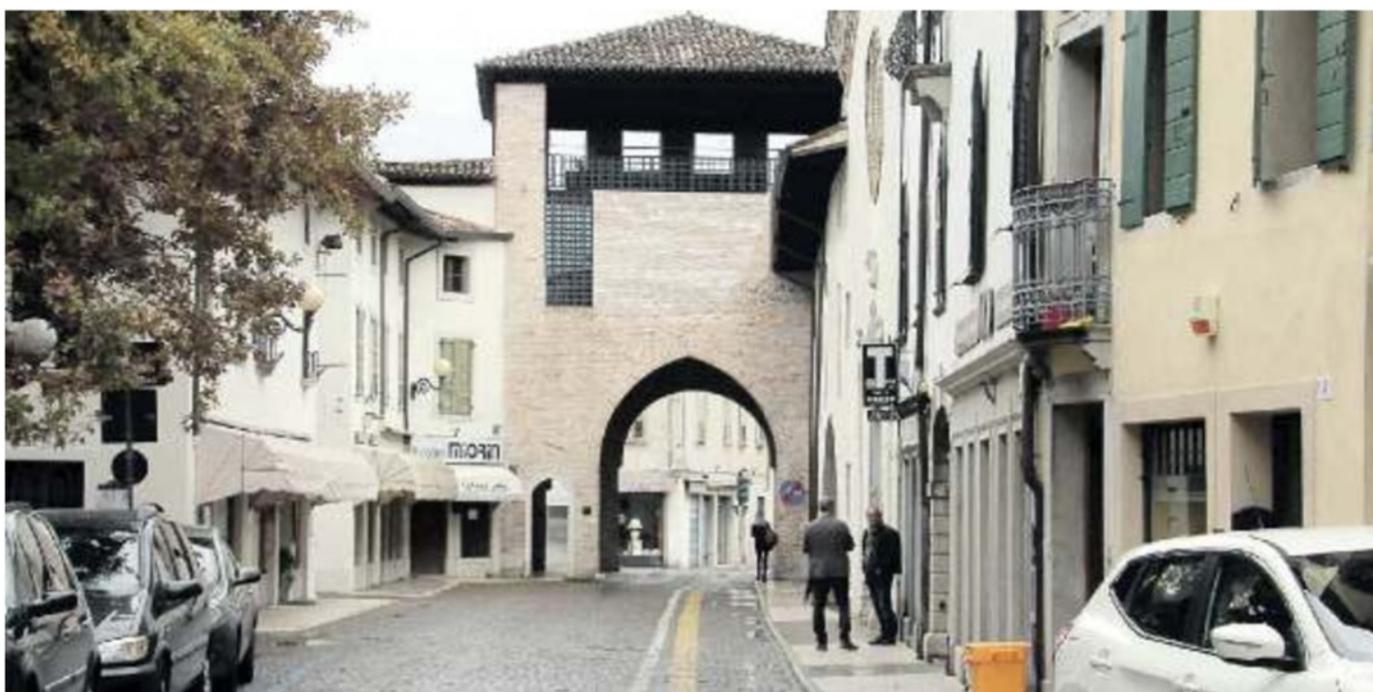


## L'USATO

Per contro, in offerta si trovano immobili vetusti, risalenti tra gli anni Sessanta e Ottanta, spesso senza ascensore. Eppure, sottolinea Medici, il mercato di muove: «a consentire di mantenere un clima vivace e favorevole sono diversi fattori, come i prezzi degli immobili ai minimi storici, i tassi applicati dalle banche che sono tra i più bassi di sempre e il fatto che lo Stato mette a disposizione un pacchetto di agevolazioni che aiutano le ristrutturazioni. Questo contribuisce a mantenere in azione il mercato e a conti fatti si può dire che il clima è cautelativamente positivo». Secondo il borsino

immobiliare della Fimaa, i prezzi di mercato sono rimasti pressochè uguali nell'ultimo biennio: per la vendita in centro storico di un appartamento nuovo si oscilla da 1.800 a 2 mila euro al metro quadro, mentre l'usato va dai mille ai 1.400. Nella zona centrale costano da 1.600 a 1.800 e gli usati tra 900 e 1.200. In periferia, infine, il nuovo va da 1.350 a 1.500 e l'usato da 600 a 900. Per quanto concerne le locazioni, il prezzo va da un massimo di 580 euro in centro storico a 400 euro in periferia, senza differenze tra nuovo e usato. Per quanto riguarda l'ambito commerciale, «si continua a soffrire, sia per le vendite che per gli affitti».

**Emanuele Minca**



**CENTRO STORICO È la zona che registra i prezzi più alti al metro quadro per la vendita di case. In alto: Stefano Medici**

## Aree edificabili: si può "tornare indietro" senza spese

**LARUCCIA: «LA RICHIESTA DI RIPRISTINO DELLA CLASSIFICAZIONE ORIGINARIA SARÀ INSERITA NELLE VARIANTI AL PIANO INTERVENTI»**

### TRECENTA

«Abbiamo reso edificabili delle aree agricole su indicazioni regionali e ora consentiremo a chi lo chiede di tornare indietro senza spese». Il sindaco Antonio Laruccia replica così alle critiche mosse dal gruppo di minoranza Insieme per Trecenta, che nei giorni scorsi ha stigmatizzato i contenuti di una comunicazione arrivata a diversi trecentani proprietari di aree rese edificabili dal Comune.

Il gruppo affermava che il cambio di status urbanistico è stato deciso "d'ufficio" dal Comune che ora chiede ai proprietari di versare Imu e Tasi per il 2019 su queste nuove aree edificabili senza specificare, sostiene, la possibilità di obiettare alla modifica tramite un tecnico di fiducia. Da qui la velata accusa di voler "far cassa".

### RICLASSIFICAZIONE

Laruccia respinge le accuse al mittente e premette che il Piano degli interventi, dopo incontri con i cittadini e un periodo di tre mesi in cui si potevano presentare osservazioni, è stato deliberato dal consiglio comunale col voto favorevole della maggioranza e l'astensione della minoranza, che non ha posto alcuna osservazione.

Il primo cittadino si sofferma in modo particolare sulla questione delle nuove zone edificabili, che sono passate dalla qualifica di aree agricole a diventare aree residenziali di completamento, per le quali bisogna pagare Imu e Tasi.

«In ottemperanza agli atti d'indirizzo della Regione Veneto, che ha disposto che le zone E3-E4 nella redazione del Piano degli Interventi siano equiparate a zone omogenee edificate e pertanto analoghe alle zone B1, l'amministrazione comunale, con l'intento di rivalutare tali zone e di consentire maggiore potenzialità edificatoria, ha proceduto alla riclassificazione - dice il sindaco - Questa scelta ha determinato l'assoggettamento al tributo di zone che originariamente erano esenti. Dal punto di vista urbanistico quest'equiparazione si concretizza in un vantaggio economico, anche se certamente non è immediato per il cittadino e dal punto di vista tributario comporta l'onere di versare il tributo dovuto».

### UFFICIO TECNICO

Laruccia spiega che comunque ci sono cittadini che hanno chiesto di tornare alla precedente classificazione per la loro area e per questo motivo i responsabili dell'Ufficio tecnico e dell'Ufficio tributi saranno a disposizione ogni giovedì pomeriggio nel mese di febbraio dalle 15 alle 18 per i necessari chiarimenti sull'applicazione delle imposte.

«Qualora il cittadino ritenga che la potenzialità edificatoria disposta sul suo lotto sia da sopprimere gli uffici predisporranno, senza spese, la relativa richiesta di ripristino della classificazione originaria che sarà poi inserita nelle varianti al Piano interventi entro aprile 2020 - conclude il sindaco - Spero che questo tranquillizzi i cittadini interessati, nonostante l'azione di disinformazione che il capogruppo di minoranza Gilberto Bianchini sta portando avanti».

**I.Bel.**

© riproduzione riservata



AMMINISTRAZIONE II sindaco  
Antonio Laruccia



# Piscina olimpica, il Caal va all'attacco: «Si faccia, ma con uno scambio di aree»



«NON SI  
CAPISCE  
DOVE STIA  
IL BENEFICIO  
PUBBLICO»

Marco  
Zanetti

## LIDO

«La realizzazione di una piscina olimpica, in funzione solo nel periodo estivo, e di una struttura ricettiva con servizi, nel complesso dell'ex asilo La Fontaine al Lido, non offre alcun interesse pubblico rilevante». Lo mettono, nero su bianco gli ambientalisti del Caal (Comitato ambientalista Altro Lido) che hanno presentato, come previsto dall'iter, un pacchetto di 16 osservazioni all'accordo tra Comune e la società Alberoni Srl, il proponente privato che intende realizzare, a proprie spese, il progetto. Le osservazioni sono state protocollate a firma del presidente Salvatore Lihard. Raccolgono uno studio e un lavoro molto articolato, coordinato da Marco Zanetti, e messo a punto da un piccolo gruppo di lavoro a cui hanno partecipato, tra gli altri, docenti, esperti e urbanisti, come Giancarlo Carnevale, Giorgio de Vettor e Mauro Artioli.

«Non siamo contrari, a priori, alla realizzazione di una piscina

olimpica - spiega Zanetti - anche se nel caso specifico non capiamo quale possa essere il beneficio a favore della cittadinanza. Comunque, se un privato vuole farla la faccia, ma piuttosto venga proposta la piscina olimpica a La Fontaine, dopo uno scambio di aree con il Comune. In cambio l'amministrazione acquisisca, con uno scambio, per esempio il terreno degli Alberoni, che possiede proprio il privato che propone la piscina, così almeno da poter mettere in atto quanto previsto dai suoi piani urbanistici».

Al Comune il Caal solleva una lunga lista di obiezioni all'intervento così come è stato strutturato nell'accordo raggiunto. Manca un'analisi completa e complessiva di tutte le proposte contenute nel Piano degli interventi. All'amministrazione chiediamo - prosegue Zanetti - perciò che tutte le proposte, arrivate per il Lido, siano pubblicate per essere comparate tra loro in una visione d'insieme e complessiva». Nello specifico per l'area ex asilo La Fontaine sono state rilevate, dal gruppo di studio degli ambientalisti, criticità per i parcheggi e la viabilità (dato che la piscina dovrebbe ospitare anche campionati giovanili nazionali e internazionali), segnalati presunti errori nel calcolo del beneficio pubblico, una non pertinenza dei costi di demolizione dei fabbricati comunali».

**Lorenzo Mayer**



# «La Giunta faccia dietrofront sul destino dell'ex Luzzatti»

► Pd e lista Casson chiedono di rivedere il progetto di ampliamento dell'immobile ► La minoranza vuole che la decisione sia condivisa con cittadini e municipalità

## URBANISTICA

MESTRE «Sul destino dell'ex scuola Luzzatti serve subito un tavolo di confronto con i cittadini per capire che cosa il Comune intenda fare». A chiederlo sono i consiglieri comunali del Pd e della Lista Casson, Monica Sambo, Emanuele Rosteghin, Bruno Lazzaro, Nicola Pellicani, Francesca Faccini e Giovanni Pellizzato, che rivolgono un'interrogazione all'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin. Quattro i punti indicati dai consiglieri che chiedono al Comune se «sia intenzione di questa Amministrazione l'immediato ritiro delle delibere» di Giunta che hanno previsto la trasformazione dell'ex istituto professionale in un condominio di sei piani da 66 appartamenti e il trasferimento dell'asilo Millecolori; se per quest'ultimo, anziché la

scuola Querini di via Catalani, «non sia ipotizzabile la localizzazione in area differente, ma sempre comoda rispetto alle necessità dei genitori e parenti di accompagnare i figli a scuola»; «se non sia pensabile, dando ascolto ai cittadini, studiare nell'area ex Luzzatti un complesso residenziale di inferiore cubatura e numero di appartamenti che riduca l'impatto urbanistico»; infine, se l'Amministrazione «intenda, come auspichiamo, aprire un confronto col Consiglio comunale, la Municipalità, la scuola, i genitori e la cittadinanza per dare le adeguate informazioni sul procedimento in corso e individuare una soluzione complessiva sia per la collocazione del nuovo asilo nido Millecolori che per rendere maggiormente compatibile le nuove edificazioni di via Trentin».

Il progetto del Comune è di ampliare il fabbricato, da due a

sei piani, per farci appartamenti da dare a prezzo calmierato, togliendo l'asilo. La scorsa estate si era levata l'opposizione di un buon numero di residenti, della Municipalità, della scuola Querini e della parrocchia di Santa Rita. Nei giorni scorsi il Comitato Cittadino Quartiere Piave ha presentato ricorso al Tar, mentre il delegato alla Smart City, Luca Battistella, progettista dell'opera, ha fatto sapere che in Comune si pensa a cambiare qualcosa. Il Pd va all'attacco: «Chiediamo all'Amministrazione di affrontare le due questioni ipotizzando una soluzione differente per il nuovo asilo e una riduzione della cubatura per il palazzone, rendendo la nuova edificazione compatibile con la strada. Una soluzione possibile è il credito edilizio, ma ce ne sono anche altre».

**Alvise Sperandio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**LA DISCUSSIONE L'ex scuola Luzzatti ora parzialmente occupata dall'asilo Millecolori di cui è previsto il trasferimento**

# Edilizia, le nuove regole «arriveranno a marzo»

► La promessa del sindaco ai tecnici, un po' delusi dal Piano del centro  
**CHIOGGIA**

Guardinghi nei confronti del nuovo Piano particolareggiato del centro storico, i professionisti intervenuti alla conferenza di presentazione dello strumento urbanistico confidano nel contenuto del nuovo Regolamento edilizio che, stando alle anticipazioni del sindaco Alessandro Ferro, dovrebbe essere presentato entro marzo. Secondo i tecnici, il primo confermerebbe più o meno le regole vigenti mentre il secondo potrebbe effettivamente contribuire al miglioramento estetico della città. Gli "addetti ai lavori" sono giunti alla conclusione che l'entrata in vigore del Piano particolareggiato preludebbe quasi esclusivamente allo snellimento delle procedure; contribuirebbe, inoltre, a facilitare le scelte tecniche da operare in occasione degli interventi. Escluderebbe, tuttavia, riprogettazioni significative all'interno di certi edifici caratterizzati da strutture che, ormai, mal si conciliano con le esigenze di buona parte dei potenziali compratori di immobili. E', ad esempio, il ca-

so delle tipiche abitazioni "a campanile", caratterizzate da appena due stanze per piano (in certi casi una) le cui porte oltretutto si affacciano sul vano scale. Il Piano, dunque, risentirebbe di un eccessivo conservatorismo. Il limite è stato ammesso anche dal sindaco il quale, tuttavia, piuttosto di prolungare all'infinito il caos indotto dall'obsolescenza di vecchie regole, ha preferito far proprio il vecchio elaborato, ereditato dall'amministrazione Guarnieri, lievemente modificato. I progettisti confidano sul nuovo regolamento edilizio innanzitutto perché dovrebbe consentire loro di rispettare i criteri estetici che risultano sovente elusi per volontà dei committenti. Si riferiscono, ad esempio, a certi vistosi eccessi nella tinteggiatura delle case resi possibili dall'assenza di precise direttive. Preoccupato per l'effettivo rispetto delle nuove regole, un progettista ha chiesto al sindaco come il Comune, a corto di personale, riuscirà mai a farle applicare. Ammesso che l'organico è quel che è, Ferro ha rassicurato il pubblico annunciando che l'effettivo rispetto dei criteri sarà ottenuto mediante il ricorso a controlli a campione, prima della concessione dell'abitabilità. La bozza del nuovo regolamento edilizio prevede, infatti, che tre strutture su 10 (estratte a sorte) siano accuratamente verificate. (r.per)



# Chioggia Guerra sul nuovo market progettato sul lungomare

Il cantiere per un nuovo supermercato a Sottomarina innesca la polemica. Mozione 5 Stelle per bloccare gli insediamenti sul lungomare.

Degan a pagina XVIII

## È già guerra sul nuovo market

Ciclista morì travolta,

► Un supermercato da 1200 metri quadri sta per sorgere sul lungomare, vicino ai bagni Clodia ► I 5 Stelle presentano una mozione per bloccare ogni nuova costruzione, polemica aperta con la Lega

### IL CONSIGLIERE DI MAGGIORANZA DANIELE PADOAN CHIEDE DI "INGESSARE" LA FASCIA COSTIERA

#### SOTTOMARINA

Sta per sorgere un nuovo supermercato sul lungomare e scoppia la polemica tra Lega e Cinquestelle.

Il nuovo caso sembra destinato ad agitare le acque della politica cittadina, almeno di qui al prossimo consiglio comunale, perché è in quell'occasione che i consiglieri comunali di maggioranza presenteranno un ordine del giorno per bloccare praticamente qualsiasi nuova costruzione e cambio di destinazione d'uso sul lungomare. Intanto danno la colpa alla Regione per la costruzione del nuovo edificio, mentre il capogruppo leghista, Marco Dolfin, ribalta la stessa accusa nei loro confronti.

#### AI BAGNI CLODIA

Il "casus belli", come lo definisce il consigliere pentastellato Daniele Padoan, presidente della commissione lavori pubblici e primo firmatario dell'ordine del giorno che "ingesserebbe" il lungomare, è la costruzione di un supermercato nei pressi dei bagni Clodia. Una struttura di 1200 metri quadri che andrebbe, dal punto di vista imprenditoriale, ad allargare l'offerta di beni e di servizi nell'area in questione, già dotata di attrezzature sportive, locali di ristorazione e via dicendo. Il nuovo edificio, come risulta dal permesso di costruire, è il frutto di un intervento di ri-

strutturazione e ampliamento su un edificio dismesso, richiesto nell'ottobre 2018 dalla società Stabilimento bagni lido di Padova srl e rilasciato il 26 settembre 2019 dallo Sportello unico edilizia privata del Comune.

#### LA MOSSA DEI 5 STELLE

Il permesso di costruzione non fa riferimento alla futura funzione dell'edificio ma è voce diffusa che la catena Aldi lo prenderà in affitto per farci un supermercato. Ma, proprio ieri mattina, i Cinquestelle, sotto il titolo "Stop al cemento e alla giungla edilizia nelle spiagge" hanno diffuso una nota in cui definiscono quel permesso di costruire in ampliamento un atto obbligato, imposto dal Piano casa della Regione, che è sovraordinato rispetto agli strumenti comunali, e annunciano la prossima presentazione di un ordine del giorno che impegni la giunta a modificare gli strumenti urbanistici esistenti perché «vengano totalmente presi i cambi d'uso delle costruzioni esistenti, con destinazione diversa da turistico-ricreativa, escludendo anche la destinazione turistico-ricettiva; siano permessi solo piccoli ampliamenti delle costruzioni esistenti, se strettamente necessari allo sviluppo delle attività turistico-ricreative esistenti, seguendo i principi della reversibilità edilizia e solo se ben inseriti dal punto di vista paesaggistico, ecc.».

Immediata la risposta del leghista Dolfin: «La Regione non c'entra nulla. Questo intervento viene fatto in base al Piano attrezzato del lungomare e l'imprenditore ha tutto il diritto di esercitare il suo interesse nella propria concessione».

**Diego Degan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**SI LITIGA SUL PERMESSO  
DI COSTRUZIONE  
RICHiesto NEL 2018  
SECONDO I GRILLINI E'  
LEGATO AL PIANO  
CASA DELLA REGIONE**

## **IL CONTROCANTO**

**Il capogruppo del Carroccio  
Marco Dolfin: «La Regione  
non c'entra e l'imprenditore  
ha tutti i diritti»**



**IL CANTIERE** Una gru nel cantiere di Sottomarina, dove dovrebbe sorgere un nuovo grande supermercato

# Musolino: il terminal a Isola Verde nel futuro del Porto

Un nuovo terminal a 2.3 chilometri di distanza dalla costa di Chioggia, all'Isola Verde, collegato a terra da un ponte ferroviario e stradale, per le navi porta container più grandi che non riusciranno più ad entrare a Marghera. Per la prima volta, venerdì alla presentazione dello studio sull'impatto economico del porto, il presidente Pino Musolino ha detto che «il VGate (progettato da un gruppo di operatori veneziani ndr.) potrebbe essere il nuovo porto di Venezia», da affiancare alle banchine a terra di Marghera: «Non potrà sostituirle ma è al centro tra Venezia e Ravenna. E un domani potrebbe portare alla gestione unica di questi porti».

Trevisan a pagina VI



**TERMINAL** Il progetto del VGate al largo di Chioggia

## «C'è il VGate nel futuro del porto»

► Per la prima volta il presidente Musolino ha citato il progetto

**IL TERMINAL IN MARE PER I CONTAINER CONSIDERATO UNA SOLUZIONE POSSIBILE PER LE NAVI TROPPO GRANDI PER ENTRARE A MARGHERA**

### PORTO

MESTRE «Il VGate potrebbe essere il nuovo porto di Venezia». Per la prima volta Pino Musolino, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, ha detto che il progetto di un gruppo di operatori veneziani presentato già due anni fa e da realizzare a 2,3 chilometri di distanza dalla costa di Chioggia, per la precisione davanti all'Isola Verde, può essere il futuro. «Non potrà sostituire le banchine a terra ma potrebbe essere la soluzione per le navi che non riusciranno ad entrare a Marghera perché troppo grandi». Musolino ha precisato che alla fine potrà anche essere un altro il progetto che vincerà imponendosi nella gara internazionale che, quando sarà il momento, verrà fatta, ma per la prima volta ha citato il VGate come una concreta possibilità. Ed è un altro passo avanti dopo che lo scorso

novembre il presidente, ribadendo che l'idea di un nuovo hub d'altura è già presente come ipotesi da fine 2017 nel Piano operativo triennale del Porto, aveva annunciato di aver cominciato a cercare il fondale più adatto dove poterlo realizzare, non molto distante dalla costa con la quale dovrebbe essere collegato da un ponte come avviene già a Rotterdam, a Shanghai e in Costa Rica.

### L'OCCASIONE

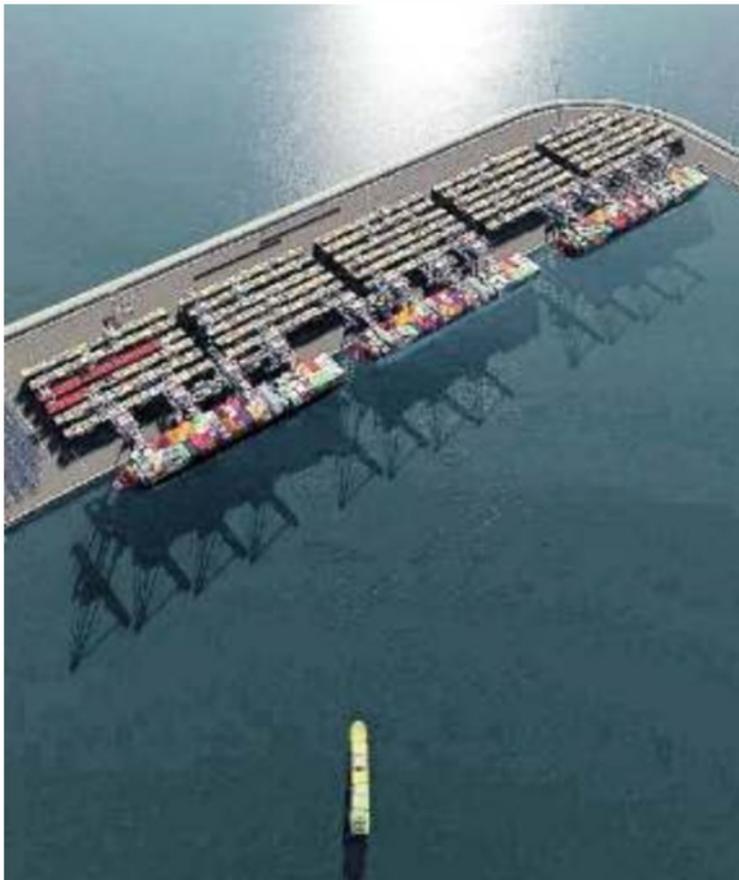
Allora non aveva citato il VGate, venerdì scorso, invece, alla presentazione dello studio sull'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto ha pure aggiunto che il luogo scelto dalla società VGate, presieduta da Alessandro Santi presidente di Assoagenti del Veneto, oltre che sorgere dove c'è un fondale da circa 20 metri capace di ospitare le navi più grandi, «è giusto al centro tra Venezia e Ravenna. E quindi un domani potrebbe portare a una gestione unica di

questi porti». Musolino, insomma, ha ripetuto che è giusto cercare "fondale", cioè un posto dove realizzare banchine per i container in grado di ospitare le sempre più navi che, anche quando sarà possibile tornare a scavare i canali in laguna per mantenerli alla profondità indicata dalla Legge Speciale, prima o poi non riusciranno ad entrare. «Nel resto del mondo molti altri porti stanno facendo la stessa cosa ma tutti vogliono collegarsi a terra con ponti. E, nel nostro caso, il porto d'altura non potrà sostituire in alcun modo le banchine di Marghera e le vaste aree che stanno dietro, perché l'industria moderna ne ha bisogno». Lo studio di fattibilità del VGate prevede tra 1 miliardo e 1 miliardo e mezzo di euro d'investimento, ha concluso la fase di scoping (verifica preliminare) ed è stato valutato con interesse dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale al ministero dell'Ambiente.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**VGATE** Particolare del progetto per il nuovo porto davanti a Chioggia

## **CONFEDILIZIA** Il governo dice no sulla cedolare secca ai negozi

Il sottosegretario al Mef Maria Cecilia Guerra ha risposto "no" a Confedilizia sul rinnovo della cedolare secca del 21% sugli affitti dei negozi per un "problema di copertura" nei conti statali. Confedilizia esprime delusione ma spera nell'impegno sull'estensione ai Comuni calamitati della cedolare su affitti abitativi a canone concordato.



## INCOGNITE E INSIDIE

## Via alla rivoluzione dei Benetton Il futuro del gruppo si gioca in sei mesi

PAOLO POSSAMAI

**I**l fallimento di Autostrade per l'Italia? Possibile. Il contagio del debito di 38 miliardi di euro in capo alla controllante Atlantia e un maremoto finanziario su scala planetaria? Possibile. La rottura del patto con il costruttore spagnolo Florentino Perez, che ha condotto alla acquisizione del 50% di Abertis da parte di Atlantia? Possibile. La famiglia Benetton è alle prese con una vera tempesta perfetta dopo il crollo del ponte Morandi. E in questa fase ci sono incognite, variabili, insidie fatali. / APAG.13

# Inizia la rivoluzione nella galassia Benetton in sei mesi si gioca il futuro di tutto il gruppo

Pende la ghigliottina del governo su Autostrade per l'Italia: rischio di fallimento e di un maremoto finanziario globale  
Decisa l'apertura del capitale a nuovi soci in tutte le aziende con l'obiettivo di ricostruire la buona reputazione perduta

La parola chiave ora è condivisione innanzi tutto con il governo

L'alternativa a revoca o al contenzioso sono investimenti Aspi per 7,5 miliardi

Anche in Spagna si riapre il confronto mai del tutto chiuso con Perez per Abertis

Ma è la famiglia che deve ritrovare l'antica unità per superare la prova

### PAOLO POSSAMAI

**I**l fallimento di Autostrade per l'Italia? Possibile. Il contagio del debito di 38 miliardi di euro in capo alla controllante Atlantia e un maremoto finanziario su scala planetaria? Possibile. La rottura del patto con il costruttore spagnolo Florentino Perez, che ha condotto alla acquisizione del 50% di Abertis da parte di Atlantia? Possibile. La decisione di separarsi da parte degli eredi dei fondatori Carlo e Gilberto (morti entrambi lo scorso anno), Giuliana e Luciano, e dunque sciogliere la casaforte comune chiamata Edizione Holding, da cui dipende un impero che al 31 dicembre 2018 era forte di attivi per 87,5 miliardi, con un net asset value di 10,2 miliardi e utili netti per 197 milioni? Sì, anche questo, alle prese con una vera tempesta perfetta dopo il crollo del ponte Morandi. La benettoneide in questa fase è densa di incognite, variabili, insidie fatali.

### AZIONI DI CONTRASTO

Ma rispetto a tutte queste evenienze/possibilità sono in corso azioni di contrasto. I prossimi sei mesi saranno decisivi, per capire quale volto assumerà la presenza della famiglia veneta sul piano dell'economia (e in particolare delle partecipazioni in società che si occupano di infrastrutture). Decisiva la composizione del prossimo consiglio di amministrazione di Edizione, in scadenza a giugno. Decisiva la strategia che gli azionisti assegneranno al prossimo amministratore delegato. Decisiva la conferma o meno dell'attuale presidente, Gianni Mion, grand commis alla corte di Ponzano Veneto dal 1986 e probabilmente figura insostituibile ancor oggi nella mediazione tra i quattro rami familiari. Ma più a breve, determinante appare l'epilogo del braccio di ferro con il governo: se dovesse essere mantenuto l'impianto del decreto mille proroghe, entro fine febbraio Aspi di sicuro restituirà le concessioni

e chiederà l'annesso miliardario indennizzo. Ovvio immaginare contenziosi senza fine, altrettanto scontato il default della società schiacciata dal peso di 10,5 miliardi di debito e dalla fisiologica richiesta di rimborso da parte dei sottoscrittori dei bond (tra questi anche Cdp e Bei con 2,2 miliardi garantiti da Atlantia).

### SCILLA E CARIDDI

Se transiterà indenne attraverso Scilla (i bond holder che attendono la restituzione di 23 miliardi) e Cariddi (M5S e il premier Conte, imbufalito per il mancato soccorso di Atlantia al capezzale di Alitalia), allora la nave prenderà rotte del



tutto nuove. Finita la stagione dei Benetton dominanti in tutte le società di cui sono azionisti, subentra il tempo della ricerca di altri soci finanziari compagni di strada, nomi protagonisti sulla scena internazionale.

#### ASPI, IL PRIMO PASSO

Si comincia con Aspi, che è la madre di tutte le questioni. Da almeno un anno e mezzo pende l'ipotesi di un ingresso di Cdp nel capitale, magari più probabile appare piuttosto che entri F2i per il suo profilo più operativo. Ma quel che conta è la deliberata e dichiarata volontà di voltare pagina: ne sono segni il radicale cambio di management, il piano straordinario di manutenzioni e nuove infrastrutture per 7,5 miliardi (implicita ammissione del fatto che i piani precedenti erano troppo poca cosa a fronte degli incassi ai caselli), l'apertura del capitale e il maggior coinvolgimento dei soci finanziari più pesanti già presenti. Parliamo dei fondi di Allianz e del fondo dello Stato cinese Silk Road (entrambi assai irritati per la rigidità del governo manifestata nel decreto milleproroghe, tanto da protestare formalmente con Conte e con la commissione europea).

La parola chiave del nuovo corso in casa Benetton è "condivisione". La condivisione con il governo di un percorso di superamento della emergenza post Morandi è la premessa di ogni altra mossa. Ma i contatti sono in corso per ridefinire radicalmente geografia e peso specifico di Edizione in un impero che nel nome di Atlantia – primo gruppo al mondo nel settore autostradale e tra i maggiori nel campo delle infrastrutture al mondo – ha il suo perno. Le porte dell'impero sono state aperte ai piani inferiori, a partire come detto da Aspi.

#### TELEPASS EADR

La data room per accogliere nuovi soci in Telepass è aperta. Atlantia sta selezionando tra grandi fondi di investimen-

to e uno dei maggiori operatori aeroportuali europei i partners che entreranno in Aeroporti di Roma (AdR). La crescita per acquisizioni di Cellnex comporterà ingentissima finanza, di cui i soci Adia e Gsi dispongono e che sosterranno; i Benetton potrebbero diluirsi nei prossimi aumenti di capitale. La società che gestisce il patrimonio immobiliare prudentemente accumulato in 50 anni di crescita arretrata intraprenderà una stagione di joint venture con operatori real estate. Florentino Perez rumoreggia da Madrid, poiché ritiene che le condizioni di annessione di Abertis in Atlantia siano state tradite dal tracollo post Morandi, e vorrebbe ridiscutere pesi e ruoli. Si chiama governance e dipende anche dalla reputazione, oltre che dai denari.

#### LA PARTITA ABERTIS

In tema di reputazione i Benetton hanno una montagna da scalare a mani nude, e lo sanno. Nel passato il nome Benetton generava simpatia e fiducia, tanto che per esempio – raccontano oggi con nostalgia – veniva offerto loro Gucci per quattro lire, oggi avviene esattamente l'inverso. Così non viene esclusa nemmeno la riapertura di un confronto con Perez per Abertis. Anche perché la fusione tra Atlantia e Abertis non è quasi partita, basti guardare la divisione che permane delle rispettive attività autostradali in Cile e pure in Italia. Abertis intanto sta partecipando alla gara per la concessionaria autostradale portoghese Brisa, segno che c'è vita nell'impero.

Torniamo a Atlantia. Il nuovo amministratore delegato, Carlo Bertazzo, uomo di fiducia da un quarto di secolo della famiglia e di Mion, ha un mandato semplice da dire: non deve più fare il gestore delle autostrade, ma sovrintendere alla holding e accompagnarla alla natura di public company, coinvolgendo a fondo i soci attuali e i futuri. Di futuri molto importanti alla porta ve ne sono a iosa. Perché Atlantia ha lo

status per affermarsi ancor più come operatore mondiale nel campo delle infrastrutture e dunque non solo autostrade e aeroporti, ma anche reti elettriche, logistica, energia.

#### CAMBIO DI STRATEGIA

Fondi pensione e fondi sovrani dei maggiori sulla scena internazionale stanno guardando Atlantia per tre ragioni: i fondamentali del patrimonio sono importanti; i valori post Morandi sono interessanti; i Benetton sono disposti a condividere e a diluire le loro quote. Qui sta il cambio radicale di attitudine e di orientamento strategico. Anche per Autogrill dovrà ripartire il tempo delle acquisizioni e integrazioni, sapendo per esempio che per esplorare il campo della ristorazione urbana occorrerebbe un socio che vi abbia specifica competenza. Resta fuori dal perimetro delle aziende da condividere con altri soci solo United Colors, da cui tutto ebbe origine. Perché qui il fondatore Luciano Benetton ha in corso il tentativo di recuperare la formula del mito e del successo antico.

#### L'INCOGNITA DEI FIGLI

Naturalmente occorrerà vedere come sapranno stare assieme i figli dei quattro fondatori, che hanno saputo creare da nulla il loro impero colorato essenzialmente sulla fiducia e sui silenzi; i figli dovranno parlarsi e condividere, magari non andranno a mangiare una pizza assieme per favorire il dialogo e però dovranno imparare a stare assieme. Esercizio complicato, essendo appena una dozzina. Dovranno dirsi anche quale politica dei dividendi si aspettano da Edizione e cosa vogliono i rispettivi family office. E qui torna il tema del prossimo board di Edizione, dove i consiglieri indipendenti uscenti – Fabio Cerchiai, Giovanni Costa e Gianni Mion – insieme compongono 220 anni di età e dunque non possono essere il futuro accanto ai quattro esponenti della seconda generazione. Chi sarà dunque il prossimo timoniere? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**82.000**

i dipendenti del gruppo

**38,402**

miliardi, la Posizione finanziaria netta (Pfn) del gruppo

**197**

milioni, l'utile netto del gruppo. Questo, come gli altri indicatori finanziari, è un dato consolidato riferito a Edizione al 31 dicembre 2018

**87,845**

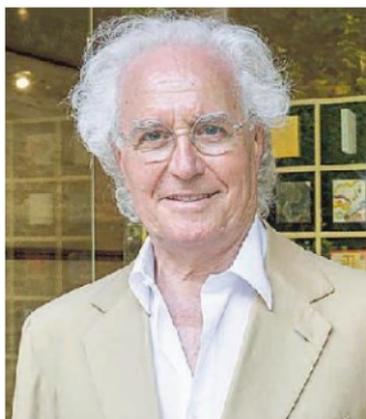
miliardi, il valore della totalità delle attività del gruppo

**10,226**

miliardi, è il valore degli asset del gruppo: il Nav

**60,201**

miliardi, il capitale investito netto



Luciano Benetton



Da sinistra Carlo, Gilberto, Giuliana e Luciano Benetton

## INFRASTRUTTURE

## Fracasso: gli utili di Cav da usare per il metrò Sfmr

SALMASO / A PAG. 14

Stefano Fracasso, capogruppo dem a palazzo Ferro Fini e i 725 chilometri di statali riconsegnate all'Anas

# Il Pd: «Gli utili di Cav per il metrò Sfmr Bisogna salvare il Veneto dai veleni Pm10»

«Noi siamo coerenti  
è Zaia che promette  
l'impossibile  
e poi fa dietrofront»

## L'INTERVISTA

Albino Salmaso

**C'**è da fidarsi del Pd che in Veneto vota a favore dell'autonomia, a Roma non riesce a far approvare la legge quadro di Boccia e poi dà il via libera al decreto con cui l'Anas si riprende 725 chilometri di statali? Stefano Fracasso, capogruppo Pd in consiglio regionale, difende a spada tratta il premier Conte e la ministra De Micheli: «Il federalismo delle strade non è morto nel 2020, ma con l'uscita delle Province da Veneto Strade: i conti sono un disastro perché la Regione si è indebitata per 39 anni con Pedemontana e non ha risorse». **Come mai avete dato il colpo di grazia all'unica idea di federalismo, con il trasferimento della rete statale alle Regioni nel 2001?**

«L'operazione è partita da lontano, con il ministro Delrio che per realizzare la fusione tra Anas e Rfi ha chiesto a Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana di restituire le statali ottenute con i decreti Bassanini per mettere così ordine agli asset patrimoniali. Noi abbiamo sempre criticato Zaia quando ha approvato la legge sull'autonomia con le 23 materie e i 9 decimi di tasse da trattenere sul modello Bolzano. Dopo due anni di propaganda e un refe-

rendum inutile, lui ha deciso di collaborare con lo Stato: meglio tardi che mai, ma l'autogol è suo».

**Troppo facile sparare su Zaia quando il decreto l'ha firmato il governo Pd, non crede?**

«No. Rivendico l'assoluta coerenza. La cassaforte delle strade è Anas, quella del ferro Rfi. E prima o poi chiuderà i battenti per manifesta incapacità gestionale anche Sistemi Territoriali, che ha la maglia nera in Italia per la gestione della Venezia-Adria e della Rovigo-Verona. La società regionale guidata dal presidente Gambato doveva diventare il perno della metropolitana del Veneto ma Zaia ha fatto calare il sipario sul Sfmr. Un errore che condanna Venezia, Padova, Vicenza, Verona e Treviso al record del Pm10 in Italia, un segnale gravissimo per la salute dei cittadini. Bisogna ridurre il traffico su gomma lungo la A4 e puntare sulla ferrovia».

**Idea vecchia del Dc Bernini mai decollata, come mai?**

«Perché la Lega ha ereditato l'obsoleta cultura del primato dell'auto. Invece dobbiamo imparare dai tedeschi che hanno le Schnellbahn, le metropolitane regionali veloci. E quindi la Tav Milano-Venezia-Trieste va completata per consentire al Sfmr di viaggiare su due binari. Il tempo passa senza risultati e il biglietto unico che non c'è è l'emblema del fallimento. Una delibera del 2003 ha assegnato 38 milioni agli 11 gestori del trasporto pubblico veneto per realizzarlo ma il sistema delle tariffe è frammentato. Che fine hanno fatto questi soldi? In Emilia Romagna esi-

ste Mymobility, a Milano con Atm si gira su bus, tram e metrò».

**Senza risorse le belle idee non decollano, è così da 40 anni...**

«No, invece le risorse ci sono. Cav, nata dalla partecipazioni di Anas e Regione, ha utili per 120 milioni nel fondo riserva. Ci vuole un salto culturale. Nella Patreuve va sperimentata la chiusura al traffico sul modello zona C di Milano per convincere i pendolari dell'asse Verona-Venezia a spostarsi in treno, con frequenza ogni 20 minuti. Così ci salviamo i polmoni dai veleni del Pm10, la Lega invece parla solo di autostrade per gestire il business dei pedaggi con aumenti che non si giustificano. In tutt'Italia il governo li blocca, ma in Veneto la Cav di Serato e Zaia ogni anno aumenta le tariffe».

**Zaia e Fedriga chiedono che Cav diventi una holding delle autostrade del Nordest, il governo però non ci sente. Siete voi che frenate?**

«Il tema delle concessioni autostradali non va buttato nella mischia, il braccio di ferro tra governo e Aspi-Atlantia va risolto nel rispetto delle procedure contrattuali con la massima fiducia nel ministro De Micheli. Zaia sbaglia a illudere i veneti promettendo la luna: i soldi ci sono e vanno messi sui treni del Sfmr». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Stefano Fracasso, capogruppo del Pd in consiglio regionale del Veneto

TRIESTE / L'APPALTO ANNULLATO

## Tram, beffa-bis Il Comune ora vuole accelerare sul nuovo bando

Il Comune di Trieste accelera sul nuovo bando per i binari del tram, dopo l'annullamento beffa.  
/APAG.25

DOPO LA BEFFA

# Alt alla gara per il tram La giunta accelera e studia il nuovo bando

Convocata già per domani una riunione tecnica. L'obiettivo è chiudere l'iter tra 90 giorni e partire con i lavori in aprile

**Lo sfogo del sindaco:  
«Troppe regole  
bloccano i cantieri  
e paralizzano l'Italia»**

**Andrea Pierini**

Novanta giorni per la nuova gara e 120 per l'esecuzione dei lavori, sempre a patto che non sorgano ulteriori intoppi. Queste le nuove tempistiche per tentare di far finalmente ripartire il tram di Opicina che, dopo l'ennesimo stop legato a questa volta all'aggiudicazione dell'appalto, ha visto crescere ulteriormente la rabbia del sindaco Roberto Dipiazza, costretto a mandar giù un altro boccone amaro oltre a quello del braccio di ferro con Roma sull'abbattimento della sala Tripovich.

Come noto, sul cantiere del tram nei giorni scorsi è arrivata l'ennesima doccia fredda. La Juliafer srl di Trieste, l'unica delle 15 ditte contattate per l'esecuzione dei lavori ad aver avanzato una proposta, per vincere la gara ha presentato un'autocertificazione rivelatasi non corrispondente alla realtà: dalle verifiche degli uffici

comunali nel casellario giudiziario è emersa infatti una condanna pregressa che, sulla base delle norme attuali, impedisce la prosecuzione del contratto. Contratto che, dunque, verrà risolto a breve.

Il sindaco ha convocato già per domani una riunione d'urgenza con l'Ufficio dei lavori pubblici che, presumibilmente per accelerare i tempi, proporrà una gara aperta e non più su invito come la precedente. L'espletamento della procedura dovrebbe quindi essere abbastanza rapido dal momento che il progetto esecutivo è già stato approvato dalla giunta, sono già disponibili le risorse pari a un milione e 90 mila euro, e anche il materiale da installare è già nei depositi della Trieste Trasporti. Per quanto riguarda i tempi tecnici, ci vorrà circa un mese e mezzo per il nuovo bando e per le offerte, poi sono previsti 35 giorni per eventuali ricorsi.

Va detto che già in precedenza la gara, bandita il 29 ottobre e chiusa il 28 novembre,

aveva creato "grane" al Municipio. La ditta Se.Ge.Co. di Roma aveva presentato infatti opposizione prima al Tar e poi al Consiglio di Stato in virtù del mancato invito a partecipare. Entrambi i ricorsi, però, erano stati respinti con l'ultima sentenza scritta a inizio gennaio a riprova della correttezza della procedura seguita dal Municipio.

A metà aprile, e salvo ulteriori ricorsi, dunque il Comune potrebbe firmare l'affidamento dei lavori con una nuova ditta. Completato l'iter amministrativo, ci vorranno appunto circa 120 giorni per l'esecuzione dei lavori sui tre tratti critici delle rotaie del tram, il rifaci-



mento dei marciapiedi lungo le fermate e il rinnovo del tratto Obelisco-deposito di Opicina sulla base del progetto redatto da Mercitalia Shunting & Terminal Srl. Dipiazza non nasconde una certa frustrazione: «Il tram non solo “*xe nato disgrazià*”, ma anche sfigato: penso alle centinaia di gare che ho fatto e questa è l'unica che sta avendo tutti questi problemi. Comunque nessun dramma. Diciamo che è il “Sistema Paese” a irritarmi: ci sono 600 cantieri miliardari bloccati in Italia che potrebbero dare lavoro. Purtroppo la burocrazia ha raggiunto dei livelli paradossali e le troppe regole stanno mandando a rotoli l'Italia. In tutti i miei anni da sindaco non ho mai avuto una condanna, questo significa che le cose le so fare».

Non nasconde una certa amarezza l'assessore ai Lavori pubblici Elisa Lodi: «Sono ovviamente dispiaciuta. Ringrazio gli uffici per le doverose e scrupolose verifiche e sono certa che con la prossima gara potremo vedere il cantiere avviato per il nostro tram. Dopo tutte queste disavventure ci si potrebbe scoraggiare, ma l'affetto e la felicità dimostrato dai noi cittadini nel vedere la vettura muoversi lungo i binari l'altro giorno non possono che dare nuova forza ne portare avanti una battaglia in cui, a partire dal sindaco, nessuno si è mai risparmiato». —

## Il Sud senza cantieri

di IVANA GIANNONE a pagina X

SI ALLARGA IL GAP DELLE INFRASTRUTTURE

# RIPARTONO I CANTIERI ITALIANI MA IL SUD RIMANE A GUARDARE

## Opere pubbliche per 40 miliardi di euro Gli investimenti al Nord segnano +65%

*Rispetto all'anno precedente il Mezzogiorno perde lo 0,5%  
Bottino ricco per le regioni settentrionali: quasi 20 miliardi*

### I COMUNI

Investimenti al Sud  
fermi a +4%  
contro il +16%  
di media nazionale

### TENDENZE

Opere superiori  
a 5 milioni: al Sud  
andamento  
negativo (-19,9%)

### di IVANA GIANNONE

**O** pere pubbliche, anche nell'Italia del Gattopardo qualcosa si muove. Niente che possa segnare una vera svolta, ma comunque un piccolo, primo segnale positivo. Nel suo "Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni", l'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) mette nero su bianco una crescita del 2,9% per gli investimenti in opere pubbliche nel 2019 e una crescita stimata del 4% per il 2020.

Poca roba, in realtà, tanto che la stessa Ance avverte: «Di questo passo ci

vorranno 25 anni per uscire dalla crisi, nel 2045». Il punto, però, è un altro: l'Italia della ripresa, seppur debole, si ferma a Roma, come mostrano i dati elaborati dal Cresme. La categoria presa in esame è quella dei bandi di gara pubblicati. Su base nazionale, fra il 2018 e il 2019, sono cresciuti del 39,2%, con un incremento delle grandi opere.

### LA VOLATA DEL NORD

La volata, però, è tutt'altro che uniforme. In termini di importo delle opere, è il Nord Ovest a farla da padrone, passando dai 7,56 miliardi di euro di due anni fa agli oltre 12,5 dell'anno appena trascor-



so: un incremento record del 65,2%. Si difende benissimo anche il Nord Est, che nello stesso periodo guadagna il 40,1%, passando da 5,2 miliardi a 7,28. Nel complesso le regioni del Nord portano a casa quasi venti miliardi di euro, più della metà del bottino totale.

Le dolenti note arrivano scendendo, il Centro perde il 3,3% (da 5,7 miliardi a 5,5). Il Mezzogiorno passa dai 6,45 miliardi di euro del 2018 ai 6,42 miliardi del 2019 (-0,5%). Risultati ancora più espliciti se si guardano le tendenze territoriali per le opere più importanti, quelle che supera no i 5 milioni di euro.

Il Nord Ovest è protagonista di un incremento monstre del 106,2%, un sostanziale raddoppio rispetto alle cifre investite nell'anno precedente, mentre il Nord Est si "accontenta", si fa per dire, di un più modesto +56,1%. Sempre in rosso Centro e Sud: che registrano rispettivamente 11,9% e 19,9%. Va un po' meglio a Sicilia e Sardegna, in crescita del 14,9%.

A registrare la perdita più importate è la Puglia (-20,3%), che in un solo anno perde investimenti per quasi 400 milioni di euro.

I dati appena riportati non tengono conto delle diverse stazioni appaltanti, in sostanza sono un aggregato delle gare bandite da ogni genere di ente pubblico.

### IL CASO DEI COMUNI

Passando la lente di ingrandimento sui soli bandi pubblicati dai Comuni, lo scollamento fra il Mezzogiorno e il resto d'Italia diventa più evidente. Prima

di analizzare i dati serve una premessa. La spesa in conto capitale degli enti locali, vale a dire quella finalizzata agli investimenti, nel 2019 ha registrato un incremento del 16%.

La ragione è da ricercarsi nella legge di bilancio varata a dicembre 2018, in carica c'era ancora il governo gialloverde. Tra le misure in manovra, anche lo sblocco degli avanzi di amministrazione degli enti locali. Tradotto: è una revisione del cosiddetto pareggio bilancio che impediva ai Comuni di spendere le risorse "risparmiate".

Le regola, è chiaro, vale per i Comuni in attivo che in Italia si trovano per lo più nel Nord Italia. I primi 365 giorni senza il vincolo del pareggio di bilancio, infatti, danno risultati molto eloquenti. Fonte Ance: gli investimenti dei Comuni del Nord Ovest crescono del 27%, staccando di poco il Nord Est (+20%). I Comuni del Centro registrano invece un incremento del 19%. Ad anni luce di distanza il dato delle regioni meridionali che nel loro complesso si fermano a +4%.

### UNA TENDENZA NOTA A TUTTI

Dati che stupiscono, ma che sono comunque perfettamente in linea con quelli nazionali sugli investimenti. La forbice tra la spesa corrente e quella in conto capitale è un problema noto, il sintomo più evidente di un Paese che naviga a vista e non pensa al futuro. Tra il 2008 e il 2018, gli investimenti della Pubblica amministrazione hanno subito una sforbiciata del 34 per cento, mentre è cresciuta del

16 per cento la spesa corrente, quella che finora si è mostrata immune a ogni tipo di spending review. Per i territori più fragili e arretrati, leggi Mezzogiorno, la tendenza statale a non investire ha significato povertà e disagi. Un dato, questa volta proveniente dai Conti Pubblici Territoriali, ente statistico che monitora la spesa del settore pubblico allargato e che fa riferimento all'Agenzia di Coesione: fra il 2011 e il 2014 gli investimenti finalizzati allo sviluppo dell'Italia meridionale si sono assottigliati fino a raggiungere lo 0,15% del prodotto interno lordo.

Poco, anzi pochissimo, se si guarda ai decenni precedenti. Negli anni Settanta era ancora in attività la Cassa per il Mezzogiorno, lo stesso valore toccava la cifra record dello 0,84% del Pil. Un "olimpico" da cui il Mezzogiorno sarebbe sceso un gradino alla volta negli anni successivi. Superato il 2000, gli investimenti a favore del Sud hanno addirittura scavallato la soglia di sicurezza dello 0,4%, raggiungendo il minimo storico registrato ai giorni nostri.

### GLI EFFETTI

Cosa comporti una politica a investimenti zero, si deduce facilmente dal rosario di incompiute

che costellano il Sud. La linea ferroviaria jonica ha un solo binario. La Reggio Calabria-Taranto è una trappola per automobilisti, tra Bari e Lecce manca il tratto autostradale e si devono percorrere 180 km. su un'arteria desolata; da Foggia a Lecce si impiegano 6 ore di treno, quasi il doppio di quanto serve per andare da Roma a Milano. In Basilicata, poi, c'è la Basentana, che punta a far concorrenza alla Salerno-Reggio Calabria. Mentre i lavori dalla Bradanica che collega Matera e la dorsale adriatica non saranno finiti prima della fine 2020.

#### **PROMESSE E FATTI**

E si potrebbe continuare a lungo. Ad esempio con l'Alta velocità, che si ferma a Salerno. O con la disastrosa situazione vissuta da chi vive in zone neanche troppo sperdute, ma impossibili da raggiungere, come la zona di Locri.

Promesse il Mezzogiorno è abituato, da sempre, a sentirne tantissime. L'ultima in ordine cronologico è quella rappresentata dal Piano per il Sud da 100 miliardi in dieci anni, che è stato annunciato dal premier Conte e dal ministro per il Sud Giuseppe Provenzano.

Vedremo se basteranno, quantomeno, a far sembrare anche il Mezzogiorno parte dell'Italia.

## ALTA VELOCITÀ: IL NORD CRESCE 3 VOLTE PIÙ DEL SUD

2002

2017

Quanto valgono le grandi opere da avviare o completare

NORD

NORD



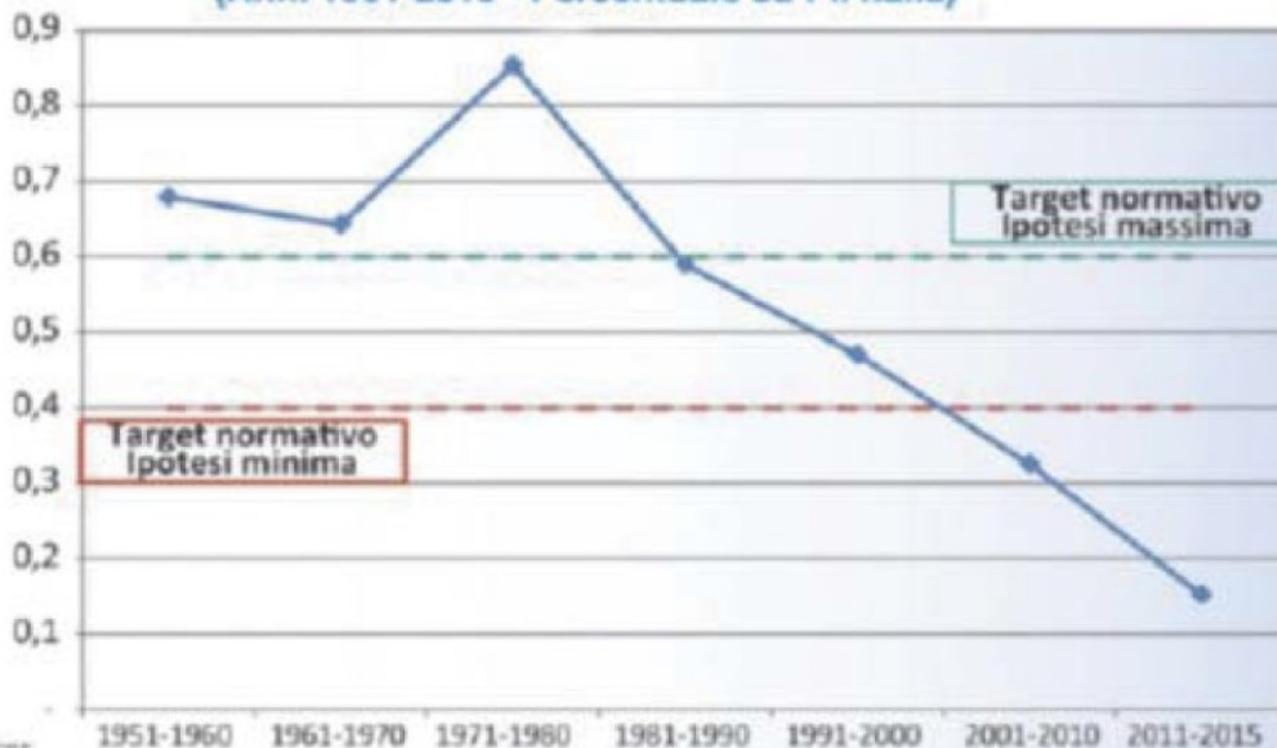
**NORD**  
**52,4 miliardi**

**SUD**  
**11,7 miliardi**

- Collegamenti al giorno Eurostat/AV
- Collegamenti al giorno Espresso/InterCity

Fonte: Elaborazione Anse su dati Rapporto Legambiente <<Pandolaria 2017>>

## IL CROLLO DELLA SPESA PER INTERVENTI NAZIONALI FINALIZZATI ALLO SVILUPPO DEL SUD (Anni 1951-2015 - Percentuale su Pil Italia)



Fonte: CPT

## NUMERO E IMPORTO DEI BANDI DI GARA PUBBLICATI

	2018		2019		Variazione %	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Importi in milioni di euro(*)						
Abruzzo	420	487,3	471	533,0	12,1	9,4
Molise	184	199,4	196	238,4	6,5	19,6
Campania	1.373	2.801,9	1.588	2.790,2	15,7	-0,4
Puglia	1.287	1.971,1	1.599	1.570,9	24,2	-20,3
Basilicata	212	257,7	272	554,3	28,3	115,1
Calabria	927	738,2	997	737,7	7,6	-0,1
Sicilia	991	1.619,5	1.125	1.940,5	13,5	19,8
Sardegna	1.040	772,5	910	807,9	-12,5	4,6
NORD OVEST	7.829	7.565,7	7.068	12.495,0	-9,7	65,2
NORD EST	4.489	5.203,9	4.568	7.289,0	1,8	40,1
CENTRO	4.393	5.705,2	4.326	5.515,1	-1,5	-3,3
SUD	4.403	6.455,7	5.123	6.424,6	16,4	-0,5
ISOLE	2.031	2.392,0	2.035	2.748,5	0,2	14,9
Non ripartibili (**)	163	1.394,7	261	5.497,5	60,1	294,2
<b>TOTALE</b>	<b>23.308</b>	<b>28.717,1</b>	<b>23.381</b>	<b>39.969,7</b>	<b>0,3</b>	<b>39,2</b>

(\*) Dati al netto delle concessioni di servizi per il servizio di distribuzione del gas e senza l'importo dei servizi delle altre concessioni di servizi, che prevedono anche lavori, di importo superiore a 50 milioni di euro

(\*\*) Dati non ripartibili territorialmente

Fonte: CRESME Europa Servizi



# Il recupero preserva la storia dei Navigli

## Residenze. A Milano pronti in autunno 86 alloggi lungo Ripa di Porta Ticinese

**A**bitare a Milano in una delle zone più cariche di storia della città, comprando a prezzi accessibili. Con un progetto di architettura contemporanea, sobria e armoniosamente inserita nel delicato paesaggio oggetto di tutela. Lungo Ripa di Porta Ticinese, che negli anni ha subito una trasformazione complessa ed intensiva, coniugando luoghi del lavoro e della produzione con l'abitare, è in consegna in autunno un nuovo intervento residenziale promosso da una cooperativa.

Sono quasi pronti infatti gli 86 alloggi in due edifici tra le vie Barsanti e Autari, case in proprietà secondo il regime dell'edilizia libera (assegnati ai soci a una media di 3.500 euro/mq, circa il 30-40% in meno del valore del mercato in quella zona), con una minima quota di edilizia convenzionata, e un corpo di spazi commerciali e terziari. «Come è prassi per le cooperative del Consorzio Cooperative Lavoratori, l'intervento è stato concepito a partire dai soci prenotari, raccolti in cooperativa (oggi Solidarnosc Porta Ticinese) prima dell'acquisto dell'area. Il progetto – racconta l'architetto Paolo Mazzoleni, partner dello studio BEMaa che ha firmato il progetto – è stato sviluppato, a partire dalla primavera 2015, attraverso un processo di continuo confronto tra i progettisti e i tecnici del Consorzio, coinvol-

gendo i soci in assemblee periodiche. L'edificio, Ticinese 87, sarà consegnato ai soci dopo un percorso di circa cinque anni».

L'intervento fa esplicito riferimento alle tipologie delle corti passanti tipiche di questa zona e conserva un grande spazio comune interno. Il percorso pedonale (separato dalle due cortine edilizie che caratterizzano l'impianto) sistemato con pavimentazioni in pietra e a verde, è circondato da giardini privati riservati ai residenti a piano terra. Edifici alti da 2 a 5 piani (che ospitano dal bilocale ai grandi pentalocali a seconda delle esigenze) saranno consegnati dopo un lavoro di risanamento conservativo della preesistenza, integrato con la costruzione di nuovi corpi di fabbrica. Nella scelta dei materiali e dei colori si alternano intonaco chiaro e grandi campiture di mattone faccia-a-vista a mano. Balconi, logge e sbalzi sono raccolti da strutture metalliche aeree, che richiamano l'architettura del moderno milanese e creano un contrappunto con la tessitura in mattoni. L'intervento in Classe A – 20mila mq di superficie costruita e 14,2 milioni di euro di importo lavori – prevede l'utilizzo di energia geotermica, pannelli solari, riscaldamento e raffrescamento a pavimento e ricambio meccanizzato dell'aria.

—P.Pie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ticinese 87. Sul Naviglio a Milano



**Edilizia sostenibile****Il sindacato scommette sulle  
"Nuove Ri-Generazioni"**

In un Paese come l'Italia - fortemente antropizzato e costruito, ma con immobili che risalgono a prima degli anni '70 e con un territorio fragile - se l'edilizia le costruzioni hanno una chance di ripresa produttiva ed occupazionale è proprio nella ri/costruzione degli immobili esistenti. Che necessitano di adeguamento energetico e di sostenibilità. Anche per questo la Fillea, il sindacato di categoria dei lavoratori dell'edilizia della Cgil, ha dato vita a un'associazione per approfondire le tematiche dello sviluppo sostenibile e del *green building*. Si chiama «Nuove Ri-Generazioni», è diretta da Gaetano Sateriale, chiamerà all'appello ricercatori, urbanisti, docenti ed esperti. E parte con un convegno a Roma il 31 gennaio.

«Se decliniamo i temi legati alla manutenzione, alla trasformazione delle strutture e alla costruzione legata ai bisogni delle persone e dei territori - spiega il presidente Sateriale - viene fuori molta attività da svolgere per il settore edile, e un grande bisogno di ripensare tutto». Per Graziano Gorla, segretario nazionale Fillea, «nel confronto in atto sulle questioni ambientali c'è una grande opportunità per le nostre imprese: rimodellare il patrimonio costruito, ridurre il consumo di suolo, scommettere sull'efficienza energetica. La sfida è immaginare un progetto che parli dei bisogni sociali delle persone». —

RIPRODUZIONE RISERVATA



TREVISO

## Terraglio Est da completare Zaia: «Bastano 20 milioni»

Zaia stima al ribasso il costo dell'opera, però avverte: «La Regione metterà parte dei soldi, ma Treviso e Casier devono contribuire». / APAG.12

ALLA FESTA DEL RADICCHIO A DOSSON

# Zaia: Terraglio Est, basteranno 20 milioni

Tracciato rivisto, sottopasso e mitigazioni, addio tunnel. «I soldi? Dalla Regione. Ma Treviso e Casier dovranno contribuire»

«Sul Terraglio Est c'è un'ottima interlocuzione tra i Comuni di Casier e Treviso, e si è rivisto il tracciato», dice Zaia «ridimensionato e ottimizzato, non costerà più 25 milioni, ma 18, al massimo 20». Il governatore lo ha annunciato in pompa magna ieri a Dosson, alla 34ª festa del Radicchio Rosso, il grande evento del fiore d'inverno.

E i soldi? «Veneto Strade è pronto per l'affidamento, mancano ancora i soldi, mi sembra di capire che toccherà metterli alla Regione, e un po' anche ai Comuni. È un'opera strategica, sgraverà il centro di Dosson e creerà un flusso di traffico funzionale alle nostre imprese». A proposito di imprese, in primis c'è la Came di Paolo Menuzzo, in platea, lodato dal governatore mentre traccia la *roadmap* dell'arteria, ultima appendice delle opere complementari al Passante, ancora da completare, attesa da decenni. Niente più tunnel, sottopasso e mitigazione, razionalizzazione del tracciato. Zaia dispensa sorrisi, strette di mano e foto tra gli espositori, e vuole rassicurare la folta platea di interlocutori istituzionali anche sulle risorse per il secondo stralcio del Terraglio est e sui tempi della Pedemontana. E Zaia ricorda anche le magnifiche sorti e progressive della Pedemontana: «Non mi ritengo un devastatore, penso semplicemente ci siano itinerari da completare, tra cui la Pedemontana che è l'infrastruttura più importante attualmente in cantiere in tutta Italia. Sapevate cosa vuol dire Pedemontana? Vuol dire sicurezza e me-

no inquinamento», dice, «Faremo Treviso Nord-Montebelluna in 10 minuti, Treviso Nord-Bassano in 20, Treviso Nord-Montecchio in 40, sbucando già verso Milano. Cambia il mondo, e inquina di meno, perché toglieremo code. Ci teniamo tutti ad ambiente e qualità dell'aria. E ci ammalieremo di meno, perché ci arrabbieremo meno». (Mangiando sempre molto radicchio?). Il taglio del nastro, ieri, è stato preceduto dalla benedizione del parroco di Dosson, don Adriano Fardin (cespo di radicchio come aspersorio), dall'esibizione del coro della medie Vivaldi di Dosson, dalla premiazione dei produttori, infine pranzo e immancabili discorsi. E certo se Sanremo si trasferisse a Dosson, il palco vedrebbe decine di ceste colme del croccante fiore d'inverno. Elogi alle sette fasi di lavorazione («Solo i trevigiani potevano inventarsi una cosa del genere» dichiara Zaia), la sua promozione come primo ortaggio Igp d'Europa («Se abbiamo ottenuto questo, otterremo anche l'autonomia», auspica il governatore), del valore turistico legato alle eccellenze enogastronomiche del territorio, del lavoro dei produttori e dei volontari. Prima di Zaia hanno parlato il sindaco di Casier, Renzo Carraretto, il presidente dell'associazione produttori (e successore del sindaco) Raimondo Dotta, il presidente dell'Unpli, Federico Gasparin e il presidente della Strada del Radicchio, Natalino Salvati. —

Matteo Marcon

© RIPRODUZIONE RISERVATA





A destra il governatore Zaia ieri alla festa del radicchio

LA RICERCA Il flop del reddito di cittadinanza: solo l'1,85% dei beneficiari ha trovato lavoro

# Stare in divano ci costa una follia

In Veneto quasi 300 milioni di euro spesi per 1.216 posti di lavoro. In Polesine 21,6 milioni per 89

Sono 28.763 i beneficiari del reddito di cittadinanza che hanno trovato un lavoro: si tratta appena dell'1,17% del totale delle persone che usufruiscono del sussidio (2.451.953 italiani), percentuale che sale al 3,63% se si considerano esclusivamente le persone ritenute occupabili (poco più di 791mila).

Lo attestano i numeri forniti a fine 2019 da Anpal Servizi, l'Agenzia Nazionale Politiche Attive del Lavoro, dai quale traspare come solo un terzo dei beneficiari sia tenuto al "patto per il lavoro" e come una percentuale esiguitissima di questo terzo l'abbia effettivamente trovato sin qui.

Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, ha analizzato nello specifico la situazione in Veneto. Ebbene, in regione le domande di accesso al reddito di cittadinanza accolte riguardano 32.488 nuclei familiari, interessando circa 65mila persone, il 2,6% del totale del Paese. E, di queste domande accolte, 1.216 sono sfociate in un impiego da parte dei beneficiari, vale a dire l'1,85% del totale, una percentuale leggermente più alta rispetto al dato nazionale.

Intanto i percettori del reddito di cittadinanza in Italia ricevono dallo Stato una media di 493 euro ciascuno, mentre in Veneto 100 di meno, 393 euro. E' la Campania la regione con la media più alta, 567 euro a testa al mese. In Trentino Alto Adige il più basso, 363 euro.

Guardando le province, quella di Rovigo è la regina in Veneto: 419,4 euro a ciascun richiedente, oltre 25 euro maggiore della

media regionale. La provincia dove i percettori del reddito di cittadinanza incassano di più è Napoli con 594 euro al mese, seguita da Palermo con 589 euro. Meno di 370 euro, invece, a Trieste, Gorizia, Belluno, Venezia e Trento, provincia, quest'ultima, dove è il più basso d'Italia: 360 euro.

"Considerando che la Legge di bilancio 2019 ha stanziato per il reddito di cittadinanza 6,969 miliardi, è come se ognuno dei 28.763 posti di lavoro che sono stati creati grazie alla norma sia venuto a costare 242mila euro - afferma Davide D'Onofrio, direttore di Confapi Padova, Associazione delle piccole e medie imprese del territorio - e considerando che la retribuzione lorda di un lavoratore italiano medio si attesta attorno ai 29.601 euro all'anno (dati JobPricing), possiamo arrivare ad affermare che con i 242mila euro con cui si è arrivati ad avere un posto di lavoro se ne sarebbero potuti creare 8, spendendo in modo più intelligente questi soldi".

Cosa dicono i numeri delle domande nelle province venete? Partendo da Rovigo (con i dati aggiornati al 7 gennaio leggermente difformi da quelli sui quali ha lavorato Confapi Padova), le domande presentate in totale per accedere al reddito di cittadinanza sono state 3.973, quelle accolte 2.370 ovvero il 59,7%. Il numero di polesani coinvolti è 4.816 di 2.250 nuclei. Ogni mille abitanti 16,1 hanno fatto domanda di reddito di cittadinanza e a 10,1 è stata accolta.

Prendendo la percentuale ve-

neta di impiegati provenienti dall'Rdc, l'1,85% come sottolineato dallo studio commissionato da Confapi a Fabbrica Padova, in provincia di Rovigo 89 persone circa dovrebbero aver trovato lavoro. Secondo il calcolo di Confapi che prevede 242mila euro per ciascun posto di lavoro trovato - rispetto ai 7 miliardi scarsi investiti per il reddito di cittadinanza - in Polesine per garantire il posto a 89 persone lo Stato ha speso circa 21 milioni e 538mila euro.

Se ci si sposta a Padova, dei 13.438 coinvolti dal reddito di cittadinanza, in 249 hanno trovato lavoro: costo di 60 milioni e 258mila euro. A Verona su 14.147 gli impiegati sono 262 al costo di 63 milioni 404mila euro. Venezia, 11.870 persone coinvolte e 220 hanno trovato lavoro e lo Stato ci ha messo 53 milioni e 240mila euro.

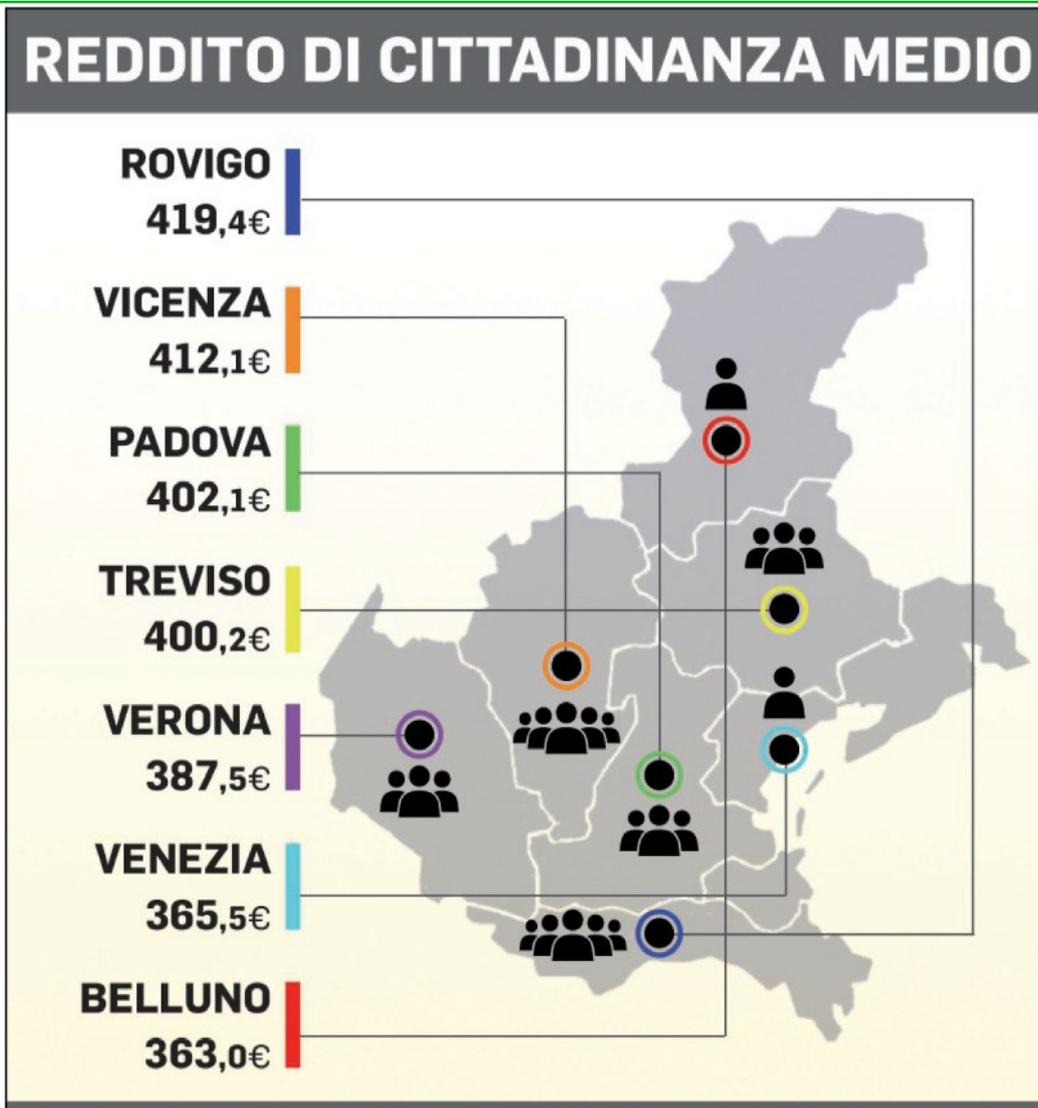
In provincia di Vicenza le persone che sono in nuclei percettori del reddito di cittadinanza sono 9.940, 184 di loro dovrebbero aver trovato occupazione al costo di 44 milioni e 528mila euro.

A Treviso dei 9.873 in famiglie con l'Rdc 183 ora sarebbero impiegati: 44 milioni e 286mila euro il costo totale. Resta Belluno, dove dei 1.574 destinatari in famiglie con Reddito di cittadinanza, 29 i fortunati a trovare un lavoro per un costo di 7 milioni e 18mila euro.

In totale 65.658 veneti in nuclei familiari con il reddito di cittadinanza dei quali 1.216 con un nuovo lavoro: alle casse dello Stato sono costati 294 milioni e 308mila euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







**Luigi Di Maio** Si è tolto la cravatta, ma ha lasciato l'Rdc

## IL COMMENTO Parlano direttore e presidente di Confapi Padova

# “Che futuro dà l'assistenzialismo?”

“Ovviamente la nostra è una provocazione, ma lo è solo fino a un certo punto: quanto più utile sarebbe stato rimettere in circolo quelle risorse direttamente per favorire l'occupazione?”. Davide D'Onofrio, direttore di Confapi Padova, prosegue nella disamina dei numeri del Reddito di cittadinanza.

“Una domanda che acquista ancora più senso se prendiamo in esame un ulteriore dato - aggiunge - nel triennio 2020-2022 le case dello Stato stanzieranno in tutto circa 26 miliardi per finanziare il reddito di cittadinanza, mentre nello stesso arco di tempo alle politiche attive per il lavoro sono destinate risorse per 9,7 miliardi, cioè poco più di un terzo della cifra. Una sproporzione tanto evidente quanto del tutto priva di senso”. “Attenzione, noi non diciamo che lo Stato non debba occuparsi di chi è svantaggiato e non può lavorare, ma ci sembra che qui sia stata spacciata volutamente una cosa per l'altra: il reddito di cittadinanza è stato venduto come uno strumento per creare occupazione e invece i veri beneficiari, finora, sono stati i 4 mila navigator assunti dall'Anpal, ognuno dei quali ha iniziato a percepire lo stipendio di 1.700 euro, con 300 euro di indennità aggiuntive, ancor prima di prendere servizio. Non sarebbe stato meglio, al loro posto, assumere ispettori del lavoro, che almeno sono più utili?” osserva Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova, proponendo poi un'analisi “politica” della questione. “Il reddito di cittadinanza, come temevamo, conferma di non andare né nella direzione del rilancio economico della nazione né, tantomeno, in quella dello sviluppo del mercato del lavoro, tant'è che uno dei suoi problemi è proprio il suo meccanismo disincentivante, che spinge casomai verso il lavoro nero - conclude - sembra si destinino troppe risorse a quello che altro non è che puro assistenzialismo, e troppo poche agli investimenti per creare vera occupazione, alle grandi opere pubbliche e alla ricerca. Che futuro può avere uno Stato che agli investimenti preferisce l'assistenzialismo?”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PETTORAZZA GRIMANI** Porte chiuse da mesi per il dipendente in malattia: in febbraio si riapre

# Edilizia privata, sofferenza finita

*Il vicesindaco Grassetto: "Spiace per il disagio. Arriveranno due figure per smaltire le pratiche"*

**PETTORAZZA GRIMANI** - Una situazione delicatissima che ha messo in grande crisi un intero settore del Comune di Pettorazza Grimani. Ma la soluzione sembra vicina.

Sono ormai cinque mesi che la porta del settore edilizia privata del Comune di Pettorazza Grimani è chiusa. L'impiegato che lo segue è in malattia, e tutte le pratiche, in questo modo, si stanno accumulando sopra il suo tavolo senza che possano essere evase.

Una situazione piuttosto grave per la quale i cittadini, da qualche tempo, hanno chiesto lumi all'amministrazione comunale, visto che permessi di costruire piuttosto che Scia o Dia, rimangono inevasi. Con un danno, peraltro, proprio per le casse del comune che non riesce a percepire gli oneri relativi ai lavori.

Una situazione, come detto, per la quale il sindaco Gianluca Bernardinello e il suo vice Andrea Grassetto, hanno cercato in diversi

modi di risolvere. E solo in questi giorni sembra che la soluzione sia arrivata.

"Fino a gennaio, anche volendo, non ci si poteva attivare per sostituire il dipendente in malattia - spiega Grassetto - e dobbiamo dire che non ci sono stati partner che ci abbiano voluto dare una mano. Nessun ente locale che ci abbia aiutato. Ma dopo la richiesta di proroga della malattia per altri due mesi, finalmente siamo riusciti a sbloccare delle somme dal bilancio e approvare una convenzione con un comune vicino e con un'azienda di servizi per due figure che seguano l'edilizia privata. Soprattutto che si occupino di smaltire il lavoro arretrato".

"Dall'1 febbraio prossimo saranno entrambi operativi - annuncia il vicesindaco - siamo coscienti del disagio patito dai cittadini e ci dispiace, abbiamo cercato di correre ai ripari subito".

Grassetto riflette, quindi, sulle difficoltà dell'amministrazione comunale di investire sul personale. "I precedenti governi italiani, dal 2013 in poi hanno fermato le assunzioni e il turn over dei comuni - spiega - per cui mancano le risorse per assumere da una parte, e non si possono sostituire i dipendenti che vanno in pensione, se non con un rapporto di un assunto ogni 2,5 che vanno in quiescenza. Senza dimenticare che il personale dei comuni è sempre più anziano".

"E non mi si venga a dire che l'unione dei comuni possa essere una soluzione - conclude Grassetto - non si possono fare le nozze coi fichi secchi. Perché gli altri comuni delle stesse dimensioni nostre hanno i nostri stessi problemi, e mettendosi insieme si moltiplicano. Mentre quelli più grandi, ti snobbano. Lo Stato continua a premiare quei comuni con tanta capacità di spesa mentre quelli virtuosi rimangono al palo".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Pettorazza Grimani** Il municipio del comune mediopolesano in riva all'Adige

VIABILITA' Anas presenterà i progetti per la manutenzione del viadotto tra le due Boara

# Nuovo ponte sull'Adige, ci siamo

*E' la settimana decisiva: sarà la Soprintendenza a definire la fattibilità delle proposte*

ROVIGO - Un altro passo avanti verso la realizzazione del nuovo ponte tra le due Boara. Che sia un ponte nuovo di zecca, o lo stesso, sistemato a dovere - visto che ne ha davvero bisogno - ancora non è deciso.

Ma a definire quale strada percorrere potrebbe essere già nei prossimi giorni la Soprintendenza.

E' infatti stata fissata una riunione - la data precisa non è ancora nota, ma sarà nei prossimi giorni, forse già questa settimana - tra Anas e la Soprintendenza.

La società che ha competenza sulla Tangenziale e sulla Statale 16, in quel tratto di strada, appunto Anas, presenterà, nel corso di quella riunione, i progetti per la manutenzione straordinaria del ponte tra le due Boara, Boara Polesine e Boara Pi-

sani. Insomma il ponte sull'Adige che collega la sponda polesana con quella padovana di Boara.

L'infrastruttura ha bisogno di una "rinfrescata" che potrebbe addirittura, qualora la Soprintendenza lo permettesse, diventare anche una vera e propria ricostruzione, da cima a fondo, del ponte. Chiaramente non sarà la Soprintendenza a scegliere il progetto più adeguato. Quella sarà una scelta successiva che riguarderà anche i territori competenti, ovvero il comune di Rovigo e il comune padovano di Boara Pisani, così come le due Province e anche la Regione (sono questi gli interlocutori che avevano preso parte agli incontri precedenti).

Ma è chiaro che, se per fare i lavori serve il parere positivo della Soprinten-

denza, e quest'ultima appunto, bocciasse già uno dei progetti messi sul tavolo dalla società stradale, la discussione, per tutti gli enti coinvolti - Anas per primo che, oltre ai lavori, ci mette i fondi - dovrà per forza confluire su un'altra ipotesi di progetto.

Insomma, alla Soprintendenza spetterà il compito di approvare o meno la fattibilità dei progetti di Anas che potrebbero, quindi, essere tutti compatibili, o tutti da escludere. Ma si spera che, almeno uno, sia quello buono. In caso di rifacimento completo del ponte i disagi sarebbero minori: l'ipotesi di Anas, infatti, è quella di costruire un ponte nuovo in cantiere, e poi trasportarlo intero sul posto. Il che non comporterebbe l'interruzione del traffico sul vecchio ponte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Ponte sull'Adige tra le due Boara